ont>

13.34 hrs.

INTERIM BUDGET(RAILWAYS)â€"GENERAL DISCUSSION

DEMANDS FOR GRANTS ON ACCOUNTâ€"(RAILWAYS),-2004-2005

DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTSâ€"(RAILWAYS) 2003-2004

AND

DEMANDS FOR EXCESS GRANTSâ€"(RAILWAYS) 2001-2002

Title :Discussion on the Interm Budget (Railways) 2004-2005; Demands for Grants on Account (Railways) 2004-2005, Supplementary Demands for Grants (Railways) 2003-2004 and Demands for Excess Grants (Railways) 2001-2002. (All the cut motions moved were negatived and Demands were voted in full).

MR. DEPUTY-SPEAKER: The House will now take up the General Discussion on Interim Railway Budget for the year 2004-05, Discussion and Voting on Demands for Grants on Account Railways for the year 2004-05, discussion and voting on supplementary Demands for Grants Railways for the year 2003-04 and discussion and voting on Demand for excess grant Railways for the year 2001-02.

Hon. Members present in the House, whose Cut Motions have been circulated, may, if they desire to move their Cut Motions, send slips to the Table within 15 minutes indicating the serial numbers of the Cut Motions they would like to move. Only those Cut Motions will be treated as moved. Discussion now will start.

Motions moved:

> "That the respective sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India, on Account, for or towards defraying the charges during the year ending 31st day of March, 2005, in respect of the head of Demands shown in the second column thereof − Demand Nos. 1 to 16."
>
> "That the Supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2004, in respect of the head of demands entered in the second column thereof − Demand Nos. 14, 15 and 16."
>
> "That the respective excess sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund to make good the excess on the respective grants during the year ended on the 31st day of March, 2002, in respect of the following Demands entered in the second column thereof. - Demand No.15."

SHRI E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN (SIVAGANGA): Thank you Mr. Deputy-Speaker Sir. This Budget, even though it is called an Interim Budget, wants to address the need of the poll which is ensuing very quickly. Except that there is diversion of the very purpose about which the hon. Railway Minister has spoken in the last Budget. The very safety of the passengers, the security, the avoidance of the Railway accidents, none of these things was addressed properly. Just for the sake of making some new proposals, making some link expresses and announcing that entire India is going to be connected by this link express numbering about 18. But there was no date even given for that purpose except the Link Express between Bangalore and Delhi. The other 17 categories which were announced were not even given a particular date from which they will operate. On the other hand, very commonly it was said that in this Financial Year itself it will be in proper running position. This shows the uncertainty on the part of the Railway Ministry. But, if necessary, it can be done otherwise it can be postponed after the poll.

In the same way the security is the very purpose for which we are now drawn by entire media after the death of the

grand nephew of the hon. Prime Minister Shri Atal Bihari Vajpayee. That incident is one of the highlighted incidents where everyday in the rail travel plenty of people and plenty of youths are dying. We have a lot of Press and media reports showing everyday many of the travellers, passengers are missing when they are travelling in the train, specially, they are just thrown out of the rail and they are breathing their last for many hours without any help. It is because of this that this thing has to be considered. The Railway track and the Railway movement, everything is the monopoly of the Government and there is no competition. There is nobody to interfere in that. The track, which runs throughout India, which connects the entire nation, is in the hands of the Railway Department. Therefore, none other than the Railway Department is responsible. Once a passenger has taken a ticket and enters the Railway station and when he enters into the train and gets down from another station, and goes out of the station the entire responsibility is in the hands of the Railway Department. They have to assure the security of the individual and also the goods. I would like to suggest what security for the passengers is provided. We are now thinking only about avoiding accidents and making some efforts for that purpose and also postponing the effects also for the future six months by putting in a Committee of the Railway Administration the Human Resource Department and also the other Departments so that some projects can be implemented at that time. What about the day-to-day affairs? Can we wait and lose our lives for the future six months? What security measures were taken? The law is also amended and the powers were given to the Railway Security Force to interfere when there is an accident, or when there is a law and order problem inside the premises and the Railway property. The mindset up of the Railway Security Force is only for protecting the Railway properties and not the properties of the passengers or the lives of the passengers. We have to make that the main focus. The security arrangement is for the protection of the lives of the passengers and also the goods which are taken by them.

14.00 hrs.

That aspect is not at all developed in this Budget. Also the focussing has not been given in this Budget. As members of the Standing Committee and other Committees, whenever we interact with the higher level officials in the Ministry of Railways, we find that they have got the mindset only to have the colonial system of protecting their own property, that is the property of the Railways. Only for that purpose, the very security forces have been trained. Even the top-level official, the Director-General of the Railway Security Force has got that mindset. Even the Railway Board Members are having that mindset. We noticed this when they are replying to our queries. Is it not high time to see that focussing on this aspect is to be totally changed? The persons who are going as security in the trains including the TTEs should have the basic training of protecting the interests of the passengers. We may be thinking that it is only the work of the local State Government but at the same time the Railways cannot shirk its responsibility. As a public enterprise, it has to protect the interests of the lives of the millions of people who are depending on rail travel daily. The passengers should feel that they are secured while travelling in a train, rather than going on road. It is the Government-owned property. Therefore, when they are travelling in the trains, they should feel that they are protected.

14.02 hrs. (Shri P.H. Pandian *in the Chair*)

Are we creating any insurance method instead of having the system of getting funds from the Railway finances and other things? There has to be a modern value addition for the passengers, for the security of their lives and also their property. Whenever there is a small incident or a big incident, immediately money should be given instead of their going and claiming through the Railway Board.

I would like to suggest that there should be security persons from Police in plain clothes in the crowded trains. Had they been in the train, surely they would have avoided the incidents such as Shri Mishra's death. The death of Shri Mishra is an eye-opener for the entire country. It is a very sad incident. After knowing that the Prime Minister has gone to participate in the funeral ceremony of Shri Mishra, the local State Government machinery has started its work. Even now they could not find out the guilty. When such is the position, how would the normal people be protected in such situations?

The other one is about employment opportunity, which was awakened by the Railway Ministry's announcement. Millions of people had written the examination throughout India with the ambition that as educated youth they would get employment in the public sector. The rest of the public sector undertakings in the Central Government have been disinvested and there is nobody to protect their interests and the people who are educated in the rural and backward areas. They were having the ambition that they would get a chance to become an employee in the Railway Department. Millions of people had written the examination. A lot of unfortunate things are also happening. Many of the people are canvassing that they would get the employment. But what is happening? In many places in Assam and Bihar, unnecessary things have happened. There has been a law and order problem. Plenty of insecurity has been coming into the mind of the youngsters, which will finally lead to terrorism and other things. What is the solution for that?

The Railways have created an ambition in the mind of the millions of people that they are going to be employed in

different categories in the Railways. I would like to know whether the Government has stayed that particular recruitment or they are going to be recruited. What is the purpose of having that examination? Is it a simple examination and getting marks? I also want to know whether there will be interview and whether there will be some other assessment to have the qualified persons recruited in the Railways. Skill is important for railway employees.

From the down, ordinary gatekeeper, to the top-level Board people, they should have the skill and they should have the feeling that they are protecting the huge investment of the Indian Government and also we are helping the biggest enterprise for the millions of the people in the world. Therefore, that aspect has to be taken into consideration and there shall be a final word regarding the employment and recruitment which has already happened. The children of many of the ex-employees, that is, people who have retired or expired, are also to be protected. But the Government and the Ministry of Railways are replying that `we have got a very small number of appointments and you have to wait for five years or ten years'. The people who have joined the Ministry of Railways feel that they are secured. They feel that it is their own property and nation's property. Therefore, at that time, if an employee meets with an accident or he expires during the course of his own working period, then their children should be recruited and given a chance for employment to protect their family and the future generation of that particular family.

The other point is regarding the traffic. Now, the traffic is exclusively under the domain of the Railways in the entire India, but when we see the Budget proposals and other things, the traffic nowadays is going down. The earnings through the passengers for the current year have gone down by Rs. 160 crore and they have come to Rs. 13,460 crore. In the same way, the other traffic, commercial traffic, also has gone down. What is the reason for it? I want to know whether it is due to the less transportation of diesel, that is, because the petroleum companies have started to have their own pipeline and the transport is reduced; or is it that the service of the Railways is not to the expectation of the people and the people are going by road rather than by rail. Why is there a fall in revenue on that side? We find that the revenue earning through the passenger traffic is also much lower nowadays. What is the reason for it? I want to know whether it is because of poor management or it is because people are travelling without tickets. What is the reason for it? That should also be explained because only through the revenue, an enterprise can be well managed. We find that the borrowing, that is part of the participation of the Government, has very much increased now. It has now increased four-fold. I can quote the figures from 1987 onwards. During the current fiscal year, the Centre's Budget support of Rs. 7,377 crore is expected to finance about 53 per cent of the total Railways' plan size of Rs. 13,918 crore. This is actually more than the Seventh Plan, that is, 42 per cent participation in 1985-86 to 34.5 per cent in 1989-90. Now, in the Ninth Plan it was increased to 50 per cent more. In the Tenth Plan it is going up. I am talking about the participation of the exchequer from the General Budget. Why has that thing happened? If there is a proper corporate management, as we call it now, then every Division has to earn more and they should have participated with their own revenue participation. Whatever is the expenditure that has come, that should be earned by them rather than depending on the Central Government to participate in the Plan expenditure also. Now, the four-fold jump of the participation of the Central Government should be reduced. We find correspondingly that the share of the internal resource generation has also steadily fallen from 43 per cent to 35 per cent and to about 25 per cent during the current Plan period. We find that about Rs. 3,000 crore is borrowed by the Indian Railways Finance Corporation for a single project, not for any other project.

As a person representing Tamil Nadu, I requested a number of times that Tiruchirapalli Manamadurai-Rameshwaram route should be made in the name of *Rameshwaram.* We can float a bond and that bond can also follow the Build- Operate-Transfer system.

This scheme should be implemented to link the entire country to the very important place of Rameshwaram. This floating of bond for Rs. 3,000 crore is simply for a single project. Why not that be floated for some other projects also just like the Rameshwaram link from Tiruchirapalli? When there is a deficiency of funds, when there is a bond being floated for this purpose, then why not that be included for so many other projects also so that the revenue will be increased and it can be paid back very quickly?

I find that in the previous year's Budget a lot of concessions were given for Build-Operate-Transfer system. But now they are expecting only Rs. 50 crore on this part. What is the reason for that low expectation? Many of the companies are now linked to the ports also. Many of the production units can take the produce to the port directly or to even other places so that the earnings can be increased. Instead of having more investments by the Railways, we can ask the private sector to participate in such a way. That reason is also not given in the explanation regarding that scheme.

I would like to focus upon certain other things. One of them is not giving proper priority for agricultural areas and backward areas. There was a well-focused speech by the hon. Minister when he presented the last Budget that the backward areas will be covered by a new project which will be for five years. But the focus is now given only to the ports and other centres and not to the rural areas. The backward areas should get more attention because the agricultural produce, the produce of small-scale industries and medium industries are transported by rail. Many

such people who are having their own units in the rural areas and in the most backward areas, just like in my constituency in Sivaganga, Pudukkottai and Ramanathapuram areas could not get proper attention. But we are now allowing them to have only metre gauge line. I find that getting of money from the open market is also for conversion of the existing lines to broad gauge. Why can this not be spent for giving new lines to backward areas?

The agricultural produce should be transported from one place to another. This is in an open economy. A lot of agricultural produce is now coming up in the backward areas. This produce is now being taken by road with high cost. Instead of that, they can participate in railway transportation and at the same time the Railways can earn more through that way of transportation. The focus on the rural areas and agricultural economy is not at all there in this interim Budget. We feel that we want to give it only to metropolitan areas. Whatever facilities which are given by the Government of India, whether it is four-laning of road facilities or airports or railways, everything is now focused towards cosmopolitan cities. Ninety per cent of the people are living in rural areas and remote places. Their needs are not addressed by giving any of the road or rail or any other such facilities.

Therefore, the Ministry of Railways should pay more attention to this. This is the only exclusive monopoly public enterprise that is now in the hands of the Government of India. We have already given all other things to the private enterprises. Here, we have to concentrate on the point that the rural people are properly catered to by the facilities of this Railways.

I find that the Plan expenditure is now reduced. Why has it been done? It is about 3.5 per cent lower than the last Revised Estimate and other things. Why have you reduced it? There is a high demand for the Railways. The Railways can earn more. There is no competition through the railway; but there is a competition by road and also by air.

If the corporate management system is properly applied not only for the safety but also for earning revenue, then we will be in the topmost earning slot so that the future of the Railways can have new plans. But there is no new plan at all. We are just utilising the capacity which is already available. The railway lines, which are already available, are now loaded with more trains. There take place a lot of delays while going by the train. But if you allow a separate track for cargoes alone, then there will not be any mixture of passenger trains and the goods trains. Then, the cargo can be very easily transported from one place to another and the distance, which is now covered in a long period, can be covered in a shorter period. That can also be made as a separate project so that we can earn quickly through that method of having exclusive tracks for carrying cargo. But we are not concentrating on that. On the other hand, every tonne of cargo earns less now-a-days. The revised revenue target for this period is also lowered by 2.5 per cent. Therefore, the total picture of the Interim Budget (Railways) is focussed upon the elections, and not upon building new tracks, and using the regular tracks, which are already built up.

For the past so many years, we were focussing that the Railways should be a viable enterprise and it should service people also. Now, we are derailing it by way of putting popular things, without building the infrastructure. The old lines are not replaced and the old metre gauge lines are not converted into broad gauge lines. There should be an exercise on war-footing to convert metre gauge lines into broad gauge lines. Then only the economy of the backward districts can be built up and development of the rural areas can take place.

The youth and also the rural people are expecting to depend upon the Railways, but now we feel that many of the stations are being closed down and many of the people are asked to go to the metropolies. We are happy that now there are available from Delhi to a particular State Capital non-stop trains. Will it be the same thing for villages? Hundreds of stations are now closed down. Now, we can see many of the stories telling about small stations with single Station Master and one Helper. Now, those stations are going down in the history. They are going to be closed down. It is a very pathetic situation now.

Every village loves the train and it was a symbol of integration of India. When we see a train, we feel that it is an Indian train; we do not feel that it is a train of a particular area. Therefore, I would request the hon. Railway Minister that closing of the stations should also be re-looked into and if there is a possibility, and if there are more new towns coming up nearby and more utility is there, then those closed stations should also be re-opened and the services, which should be given to the ordinary people, should be again made available for those people.

I find totally that the Budget which was presented last year is not followed now. The very heart of the Budget is now missing. What we are seeing is only a paper tiger. Many of the committees were constituted. Many of the proposals were given without any date simply because we are waiting for the election day.

CUT MOTIONS

SHRI G.M. BANATWALLA (PONNANI) : I beg to move :

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD RAILWAY BOARD

(PAGES 01.01.01.-01.02.01) BE REDUCED BY RS.100.

25. Need to provide sufficient allocations for and to expedite the work regarding Tanur-Guruvayur Railway line (Southern Railways).

26. Need to re-route the proposed Tanur-Guruvayur Railway line to avoid thickly populated areas and uprooting of house-holds, etc.

27. Need to set up a separate zone for Railways in Kerala.

28. Need to start coastal Railways in Kerala.

SHRI G.M. BANATWALLA (PONNANI) : I beg to move :

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD GENERAL SUPERINTENDENCE AND SERVICES ON RAILWAY

(PAGES 03.01.01.-03.03.01) BE REDUCED BY RS.100.

29. Need to check increasing insecurity in Rail travel.

30. Need to make improvements in all the Stations from Ferook to Kuttippuram (Southern Railways, Kerala).

SHRI G.M. BANATWALLA (PONNANI) : I beg to move :

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD REPAIRS & MAINTENANCE OF PERMANENT WAY AND WORKS

(PAGES 04.01.01.-04.03.01) BE REDUCED BY RS.100.

31. Need to repair old Rail bridges in Kerala.

SHRI BASUDEB ACHARIA (BANKURA) : I beg to move :

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD RAILWAY BOARD

(PAGES 01.01.01.-01.02.01) BE REDUCED TO RE.1.

32. Failure to check railway accidents.

SHRI BASUDEB ACHARIA (BANKURA) : I beg to move :

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD RAILWAY BOARD

(PAGES 01.01.01.-01.02.01) BE REDUCED BY RS.100.

33. Need to complete Bankura Damodar River Railway from Bankura to Chachai Station.

34. Need to modernize Bankura Railway Station.

35. Need to provide stoppage of Bhubaneswar New Delhi Rajdhani Express (2443/2444) at Purulia Station.

36. Need to increase allocation of funds for doubling of Bolpur-Ahmedpur railway line.

37. Need to provide upper class coaches in up and down Darbhanga Sealdah Express.

38. Need to ensure timely running of train (315/316) Howrah Chakradharpur Passenger.

39. Need to provide AC coaches by (315/316) Howrah Chakradharpur Passenger.

40. Need to provide stoppage of Purulia Howrah Express at Onda Gram between Bankura and Bishnupur.

41. Need to run Patna-Cochin train from Patna to Cochin 3 days a week.

42. Need to modernize the railway workshop at Kharagpur.

43. Need to increase special quota in sleeper class from 2 to 4 in (2815/2816) Puri-New Delhi Express at Adra Station.

44. Need to construct a VIP lounge at Bankura Railway Station.

45. Need to strengthen security in trains to check the incidents of theft.

46. Need to increase reservation quota for Purulia and Asansol stations in different trains.

47. Need to increase reservation quota for Asansol and Bankura stations in Patna-Cochin Express.

48. Need to improve condition of railway track from Azimganj to Nalhati.

49. Need to introduce Howrah-Mumbai Express via Kharagpur-Midnapur, Bankura and Purulia in South Eastern Railway.

50. Need to increase the acquisition of Electric Locomotives by the Railways.

51. Need to increase the acquisition of wagons by the Railways.

52. Need to achieve the target of wagon purchase by the Railways during the year 2004-2005.

53. Need to modernize the Railway Institute Auditorium at Rampurhat.

54. Need to re-examine the proposal of halt at Narrah between Kustaur and Bagalia.

55. Need to ensure stoppage of Mail/Express trains atAluabari, Dalkhola

and Mecheda.

56. Need to construct and increase the number of goods sheds on the Howrah Station.

57. Need to construct four double discharge platforms at Howrah Station.

58. Need to ensure increase in employment by filling vacant posts and restricting downsizing.

59. Need to expedite the work of Metro Rail and Circular Rail.

60. Need to restart train services in Andal-Palasthali railway line and also restart Chaitanya Express to Nabadwip.

61. Need to construct railway terminal at Chitpur by Railways and ensure rehabilitation of land losers.

62. Need to ensure completion of work new terminal at Shalimar and Paddapukur and also to construct new terminal at Majherhat.

63. Need to convert Naihati Rail Yard to a new terminal.

64. Need to either set-up a disposal system for freight transport at Howrah Station by the Railways or hand over adequate land to the State Government for this work.

65. Need to start disposal system at Dum Dum Junction and other railway stations and ensure rehabilitation of railway hawkers by the Railways.

SHRI BASUDEB ACHARIA (BANKURA) : I beg to move :

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD GENERAL SUPERINTENDENCE AND SERVICES OF RAILWAYS (PAGES 03.01.01.-03.03.01) BE REDUCED TO RE.1.

66. Failure to ensure safety to the railway passengers.

SHRI BASUDEB ACHARIA (BANKURA) : I beg to move :

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD ASSETS-ACQUISITION, CONSTRUCTION AND REPLACEMENT (PAGES 16.01.01.-16.04.04) BE REDUCED TO RE.1.

67. Failure to compete renewal of railway tracks throughout the country.

SHRI BASUDEB ACHARIA (BANKURA) : I beg to move :

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD ASSETS-

ACQUISITION, CONSTRUCTION AND REPLACEMENT

(PAGES 16.01.01.-16.04.04) BE REDUCED BY RS.100.

68. Need to increase allocation of funds for doubling of Guskara-Bolpur railway line.

69. Need to increase allocation of funds for doubling Bandel-Jirat railway line.

70. Need to increase allocation of funds for doubling of Tarakeswar-Sheoraphuli railwlay line.

71. Need to increase allocation of funds for New Maynaguri-Jogighopa New railway line.

72. Need to increase allocation of funds for Tarakeswar-Bishnupur New railway line.

73. Need to increase allocation of funds for Rampurhat-Mandar Hill New railway line.

74. Need increase allocation of funds for Howrah-Amta BG New railway line.

75. Need to increase allocation of funds for Tamluk-Digha New railway line.

76. Need to increase allocation of funds for Gauge Conversion of Bankura Damodar Railway.

77. Need to increase allocation of funds for doubling of Kalinarayanpur-Krishnanagar-Shantipur New railway line up to Chartala.

78. Need to increase allocation of funds for doubling of Barasat-Husnabad railway line.

79. Need to improve drinking water facility and toilet at Bankura railway station.

80. Need to provide drinking water facility and toilet at all Stations of Adra-Khargapur section.

81. Need to provide railway medical services facility at Bankura Station.

82. Need to provide bedroll facility in first class in train nos. 315/316.

83. Need to construct foot over-bridge at Bandel station in Howrah Division of Eastern Railway.

84. Need to construct a new level crossing at Chandanpur near the Chandanpur Railway Station on the Howrah-Bardhaman Cord line.

85. Need to arrange Physicians in long route Express/Mail Trains.

86. Need for extension of new line from Tamluk-Kanthi up to Baleswar.

87. Need to allocate funds for Bankpura-Mukutmanipur new railway line.

88. Need to allocate funds for Baonchandi-Khana new railway line.

89. Need to allocate funds for Purulia-Jhargram new railway line.

90. Need to allocate funds for Gajal-Raiganj new railway line.

91. Need to allocate funds for Sealdah-Nayjat new railway line.

92. Need to set up a new railway division at Siliguri.

93. Need to expedite completion of road over-bridges at Dalkhola-Dankuni-Madhyamgram-Barasat-Barakpur-Habra-Bagnan-Kanchrapara.

94. Need to set up a new railway station at Ragavpur between Purulia-Kotsila.

95. Need for doubling railway line between Burdwan-Katwa, Katwa-Ajimganj and Santipur-Nabadeep.

96. Need for electrification of lines from Siliguri-NJP-Alipurduar, Krishnanagar-Lalgola, Andal-Sainthia and Kalna-Farrakha.

97. Need to modernize the double railway line via Mecheda to Haldia.

98. Need to extend the Bankura Damodar rail line to Raniganj via Mehia-Durlavpur and also conversion of the line to broad gauge.

99. Need to allocate sufficient funds and to expedite work for timely completion of New Mainaguri-Jogighopa railway line.

100. Need to complete the work of Howrah-Amta and Chapadangha-Shiyakhala railway line.

101. Need to extend the Metro rail from Dum Dum to Barrackpore.

102. Need to construct rail-bridge in Nasipur-Azimganj section and also ensure reparing work of Jubli bridge and other bridges in Naihati-Bandel line.

SHRI V. DHANANJAYA KUMAR (MANGALORE): Hon. Chairman, I rise in support of the initiatives taken by the hon. Minister for Railways for the year 2004-2005. I also congratulate him for presenting a Budget which has created history of sorts. Sir, for a long time, in this House, we have heard lengthy speeches by the earlier Ministers for Railways, making hollow promises, which could not be fulfilled.

The present hon. Railway Minister has taken a bold step in presenting a 'Status Paper' -- as far back as in the year 1998-1999 -- before this House. He has addressed the nation from the floor of this House to draw the attention of the people of this country towards the enormous task that is laid before the Indian Railways. Sir, he has the distinction of bringing the Indian Railway system back on track, which was derailed for a long time. I must congratulate him for this.

Sir, my friend across, Shri Sudarsana Natchiappan has been trying to make some comments by stating that the claims made by the hon. Railway Minister are hollow and that he has tried to present a Budget of some sorts with an eye on the elections. But, unfortunately, I would say that we see here in the House that practically almost the entire Opposition Benches are empty. It shows that they are not evincing any interest in this Railway Budget or his own people are not supporting him.

SHRI E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN (SIVAGANGA): The Treasury Benches are also empty. Actually, they are entirely empty.

SHRI V. DHANANJAYA KUMAR : I would take it this way that the entire Opposition is fully satisfied with the proposals made by the hon. Minister in the Budget for the year 2004-2005, including the Chair.

Sir, I must also congratulate the hon. Railway Minister for the steady progress made by the Indian Railways, as

was envisaged in the 'Status Paper'. He has made a bold statement on the floor of this House that : "Now, we have taken a firm decision that no more popular projects will be announced, and we will strive to complete the works on hand well in time." It has been possible.

Sir, I had the good fortune of getting myself associated with the famous Justice Khanna Committee during the year 1998-1999. We made an in-depth study about the improvements that had taken place with regard to the safety systems world-over like how the largest Railway systems adopt measures to provide better safety for the Railways, etc. Sir, after the Government received the Report from that Committee -- we are all very much pleased to see -- the hon. Prime Minister at the behest of the Railway Ministry has taken the bold step of constituting a Railway Safety Fund of Rs. 17,000 crore. This fund would be utilised, in phases, for improving the entire Railway system like renewal of tracks, providing better signalling facilities, better passenger amenities, etc.

Sir, actually we are now feeling an improvement in the entire system as regards the passengers are concerned. No doubt, there is also a mention about the safety aspect in the Budget speech of the hon. Railway Minister for the year 2004-2005. It is presumed, and people have started getting a feeling that this is the Government that acts as per their statements on the floor of the House. So, whatever they have said, and whatever targets have been set for completion of the works like doubling, gauge conversion, electrification, track renewals, etc. have been completed well within the time and in some cases some of the projects have been completed ahead of the schedule also. This credit definitely goes to the entire Indian Railways. No doubt, much of the credit will have to be given to the head of the Indian Railway system, that is, the hon. Railway Minister.

Sir, the announcement of the *National Rail Vikas Yojna* is another step in the right direction initiated by this Government under the dynamic leadership of hon. Prime Minister Shri Atal Bihari Vajpayee.

An amount of Rs.15,000 crore has been provided for *Rail Vikas Yojana*. By trying to connect Udhampur with Jammu, the people in the Northern-most part of this country have started getting a feeling that their dreams have come true. This is the biggest achievement that any Government can claim of. After Independence, for the first time, this Government has tried to establish rail-link to the farthermost places either in the North or in the North-East. You mention any part of the country wherever the facilities were required on the basis of requirement and also keeping in mind the task of the Indian Railways in providing a better network throughout the length and breadth of the country, they have taken correct decisions. Once a decision is taken, immediately we see follow up action which is very quick that adequate funding is also provided.

The Government has also tried to involve the State Governments because we have been hearing on the floor of this House that every Member used to rise in his place and make a demand that he wanted to get a new train or a new railway line in his constituency or would demand that a particular line may be converted into broad gauge or a new railway station be provided in-between or he would ask for some halt at some stations, of the long running trains. But without yielding to such pressure tactics, I would boldly say that this Government has taken the initiative keeping in view the growth of the system in the entire nation.

Rail is really the best link. Through the Railways, we can provide the best link in the entire country. So, I must again congratulate the Railway Minister for achieving the uphill task which was set before him when he assumed Office.

Regarding performance, the saying is in the deeds of the person. We can always see that. Here is a Minister who made announcements on the floor of this House; in the mid-year, again there was an appraisal as to how we are performing. Today, we have seen that he has exceeded the performance revenue-wise, by increase in the passenger earning and also by increase in the transportation of goods.

Side by side, care has been taken to improve the passenger amenities. Whenever we have requested, he has been good enough to immediately sanction it on the basis of the necessity and requirement. Even our friends from the other side would fully appreciate it.

श्री प्रवीण राट्रपाल (पाटन) : हमारा कुछ नहीं किया।

श्री वी.धनञ्जय कुमार : आप हमेशा यहां खड़े होकर कुछ न कुछ बोलते रहते हैं।

MR. CHAIRMAN : Please address the Chair.

SHRI V. DHANANJAYA KUMAR : I was only telling them that here is a good opportunity. After 55 years of Independence, for the first time, we have got this opportunity. Here is a Railway Minister with a correct vision of improving the Indian Railways and he is working for us. We must take the best advantage of that. We should make correct approaches. ...(*Interruptions*)

कोयला मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रहलाद सिंह पटेल) : यही तो समस्या है।

श्री वी.धनञ्जय कुमार : वही तो मैं बताने जा रहा हूं।

SHRI C.K. JAFFER SHARIEF : Vision has come after 55 years!

SHRI V. DHANANJAYA KUMAR : At least that must be appreciated.

SHRI C.K. JAFFER SHARIEF (BANGALORE NORTH): All were blind so far and the vision has come just now! When you talk, you should talk with substance.

SHRI V. DHANANJAYA KUMAR : Shri Jaffer Sharief has been the leader of the Indian Railways for five years and we have seen what has been achieved during his time!

How hollow promises were being made on the floor of the House and nothing could be achieved! Today, we are really experiencing the trains rolling on the rails. Better movement of goods and better passenger amenities are being provided. Changes are being brought in with the change of time. Today, you can get reservation over a phone. Could this have been imagined earlier? A few years ago, the passengers had to suffer waiting in long queues. Even after waiting for the whole day, the passengers were not in a position to get the reservation. Today, sitting in a corner, using the cell phone, one can get reservation. What an improvement in the Indian Railways system! This must be appreciated. That is what I have been trying to place before the House. We can make healthy criticism but we should not envy the developments achieved.

SHRI BASU DEB ACHARIA (BANKURA): What is the percentage of the people having the cell phones?...(*Interruptions*)

SHRI V. DHANANJAYA KUMAR : Today, what is the cost of acquiring a cell phone? It used to be between Rs.20,000 to Rs.30,000. आज 2000 रुपए में आपको मिलेगा। सेल फोन 1000 रुपए में मिलेगा।â€¦(व्यवधान) 200 रुपए में रिलायंस का धीरू भाई अम्बानी का सेल फोन मिलेगा।â€¦(व्यवधान) महोदय, ये मुझे डिरेल करना चाहते हैं।â€¦(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : We are discussing Railways and not Telecommunications.

SHRI V. DHANANJAYA KUMAR : I am sorry, Sir. We will have to augment the revenue of the Indian Railways if we want to perform better. The hon. Railway Minister has well thought of it also. How many trains have been introduced during the course of last year, 2003-2004? Never, in the entire history of the Indian Railways, such a vast number of trains as during the year 2003-2004, have been introduced. New trains running from South to North and East to West − throughout the length and breadth of the country − providing better facilities to the passengers have been introduced. This must be appreciated. Added to that, this year the hon. Railway Minister, keeping in pace with the thinking of the hon. Prime Minister of establishing contacts with the remote parts of the country, has introduced *Sampark Kranti Express.* Eighteen of such Express trains will be introduced. I am fortunate because first of such trains will start from my State. It will run from Bangalore to New Delhi. It will be inaugurated on the 8th of February. It is a direct train....(*Interruptions*)

श्री तरित बरण तोपदार (बैरकपुर) : सर्विस पुअर है।â€¦(व्यवधान) इसमें ज्यादा समय लगता है।â€¦(व्यवधान)

श्री वी.धनञ्जय कुमार : यह आम आदमी के लिए है।â€¦(व्यवधान) कोलकाता में और बंगाल में भी यह पहुंचेगी।â€¦(व्यवधान) This will provide better travelling facilities for a common man. That is why these *Sampark Kranti Express* trains are being introduced.

Sir, the total traffic receipts are estimated at Rs.44,482 crore which is 3.2 per cent more than the traffic earnings for the previous year. The Railway Minister is right in making such an estimate because he has exceeded the target fixed for the year 2003-04, both in the Passenger earnings and also earnings from goods traffic.

Naturally he is entitled to make higher claims. He has been humble in saying that he is only asking our support for the expenditure in the coming four months. All credit should go to him that for the last three years successively in a row, no additional burden has been put on the passengers. Without increasing either the passenger fare or the freight, he has achieved all this. At least, this must be appreciated and supported.

We have seen in the past that every other Railway Minister, whenever new demands were coming up, had tried to increase both the passenger fare as well as freights. By collecting more revenue, they have been able to provide some of the facilities that were being requested by the hon. Members. So this special credit should be given to the hon. Railway Minister because without putting additional burden, in the ever-expanding Indian Railway system he is improving the whole system, he is giving attention to every sector, and he is giving utmost importance to the safety aspect. Now we can count the number of railway accidents. All this cannot be attributed to the faults in the system alone. There is an element of human error also. What I am trying to submit is that nevertheless, the hon. Railway Minister has taken

care to give special attention for providing better safety to the passengers. He has also taken care of the Railway employees by making additional provisions for the pension fund. He has taken care of their welfare and well-being also.

We have always been hearing so many complaints from the other side that this Government has not created new jobs. In the Indian Railways, today bold initiatives have been taken in recruiting class III and IV employees in a big way. For the first time, he has tried to make the system so transparent that in separate zones, you have Recruitment Boards. Now there is an opportunity for the local people to get employment. That must be appreciated. He has tried to improve the system by making better safety provisions for passengers and by getting the Act amended and giving special rights to the Railway Protection Force. Very important steps have been taken by the hon. Minister.

So, we fully support the initiatives taken by the hon. Railway Ministers in the Budget 2004-05. I wish and hope that the same Railway Minister, Shri Nitish Kumar would be presenting a full Budget after the General Elections, 2004 and he will come out with flying colours. I am sure, there is no doubt in the minds of the people of this country that NDA will come back. Under the dynamic leadership of the hon. Prime Minister, Shri Atal Bihari Vajpayee, the entire nation will progress further. The Indian Railways will make their contribution in achieving further progress in the entire nation. Once again, I lend my full support for the initiatives taken by the hon. Minister in the Budget for the year 2004-05. I thank you for the opportunity given to me.

SHRI BASU DEB ACHARIA (BANKURA): Sir, the Interim Railway Budget presented by my friend, Shri Nitish Kumar has failed to impress any section of the people of our country.

Everyday, we have been receiving telegrams, fax messages and representations that industries are not getting the benefits. Cement industries in my area are on the verge of closure as rakes are not available to bring clinkers for the production of cement. The same is the position with the steel plants and also thermal power plants. I got a message from my constituency yesterday that the stock of coal in Santaldih. Thermal Power Plant has been reduced to three days from one week. This is mainly because wagons are not available and rakes are not available. There is shortage of wagons and rakes. As a result of this, there has been less production in the industries also.

The situation is not what has been described by the Railway Minister that everything is going on well in the Railways. Physical performance is all right. We can see that it has surpassed the target in the freight traffic and also the passenger traffic. Although there is scope for further growth, we are producing more than 300 million tonnes of coal. The target which has been fixed for the Railways to carry coal is 248 million tonnes. It is only eight or nine million tonnes more than what the Railways will carry this year. From 187 million tonnes, it has gone to 238 million tonnes of coal. Coal is the bulk traffic for the Railways. If the production is 320 or 330 million tonnes and if the Railways can carry up to 275 million tonnes of coal, thereby they can earn much more than what is the earning of the Railways today.

The problem is non-availability of wagons. The turnaround time has also been increased during this period. So, the situation is not well in the Railways. Why is the earning less? After rationalisation of freight charges last year, why has there been less earning in the Railways by Rs. 700 crore in the freight traffic, and Rs. 180 crore in passenger traffic? As a result of that, the Railways has kept Rs. 13425 crore from the Plan outlay for internal generation for the next year. Last year, it was Rs. 13,918 crore. Why was the Plan outlay for the Railways for the next year reduced by about Rs. 500 crore?

This is mainly because the internal revenue generation of the Railways will be even lesser next year than what they have earned as internal revenue generation in the current year. It will be lesser next year. This is mainly due to lesser earning in the freight traffic as well as in passenger traffic. The growth of 2.5 per cent in the passenger traffic is not at all satisfactory. In the past, the minimum growth in the passenger traffic was six per cent. Why has there been lower growth rate when we have been asking the Government to attract more traffic? In 1950-51, the Railways used to carry eighty per cent of the freight traffic and seventy per cent of the passenger traffic. Today, it is just the reverse. Why is Railways not in a position to attract the traffic which is now being carried by the road sector? What are the hurdles and problems? If you see, over the last several years the growth rate is almost the same. It is two to three per cent or three to four per cent. That problem has to be addressed.

In the Indian Railways, capacity is not being increased. Today, the average speed of goods train is only 24.7 kms. Still we have metre gauge system in the Indian Railways. The percentage of metre gauge system today is almost twenty per cent. This is the position even after the gauge conversion. The efficiency in the metre gauge system is gradually reducing.

The net tonne kilometre per wagon, per day, which was 441 kilometre in 2001-02 has been reduced to 369 kilometre in 2002-03. The same is the case with the speed of all goods trains. In the case of broad gauge it is 24.4 kilometre. In 2001-02, there has been a marginal increase. It has increased to 24.74 kilometre. In the case of metre gauge, it has been further reduced from 18.4 kilometre to 18.2 kilometre. If we can increase the speed of both the freight as well as passenger trains by ten per cent, we will be able to increase our capacity. Thereby the Indian Railways will be in a position to carry more freight.

In spite of Special Railway Safety Fund, twenty per cent of our track is over-aged. Unless this entire twenty per cent of the over-aged track is renewed in a time-bound manner, unless the entire over-aged track is eliminated and replaced by a new track, unless the over-aged rolling stock, like wagons, locomotives and coaches is replaced by new wagons, locomotives and coaches, capacity of the Indian Railways cannot be increased.

Sir, today, I was coming by Sealdah Rajdhani Express. It was on time up to Aligarh Station. Then, I was informed that there was some defect in a locomotive and so the line was blocked. As a result of that, all the Rajdhani Express trains were delayed by more than two hours. This is not happening as a rare incident. This is happening everyday. So, the need of the hour is that priority should be given to increase the speed of our trains. The average speed of both freight as well as passenger trains should be increased and thereby the Railways can increase their freight traffic. By increasing the freight traffic, the earning of the Railways can also be increased and the Railways will not have to depend on market borrowing. Today, the market borrowing of the Railways is more than Rs. 3,000 crore and gradually it is becoming a burden on our Railways.

Sir, why is there a shortage of wagons? Why are the industries not getting wagons? I would like to know whether supply of wagons has been made as per the orders which have been placed to wagon manufacturing units. I have made a proposal to the Railways that if the Railways could make certain public sector wagon manufacturing units as their captive units, then supply of wagons to the Railways could be guaranteed. I have seen a news item in the newspaper that the Railway Minister has sent a team to one of the Railways' units located at Mokama, which falls under his constituency, which has been closed for the last six months and not a single wagon has been produced from there. As against this, M/s Burn Standard's position is far better. It is now manufacturing two wagons per day and they are planning to increase it to four wagons per day. He has sent a team to Mokama, but my proposal to make M/s Burn Standard of Burnpur as a captive unit has been rejected by the Railways as per the reply given by the Railway Minister while replying to one of my questions.

Sir, in an Interim Budget or a Vote on Account, we did not expect any announcement for introduction of new projects and new trains, because a Vote on Account is presented just before a Lok Sabha election. But the Railway Minister has chosen to announce introduction of 18 new trains called Sampark Kranti Express from Delhi to various State Capitals. When he could announce introduction of 18 new trains, why did he not include the persistent demands which have been there for a long time? Why have those demands not been included in the Vote on Account which has been presented by the Railway Minister?

Sir, last year, the Minister announced introduction of 56 new trains. Out of that, only 40 trains could be introduced so far.

Now 18 new trains have been announced. After the elections, when the new Government comes into power and a full Budget is presented, they would also make certain announcements for introduction of new trains. The Indian Railways run the coach manufacturing units, namely ICF and RCF. Last year, we pointed out that the order placed with these two units was less than the order placed a year before. Where from will the coaches come?

As a result of this, what is happening? The passengers travelling in local trains or short distance trains are the worst sufferers. If you travel by conventional coaches in the local trains, you would find that the condition of the coaches is very bad. Thirty per cent of the conventional coaches, particularly in the local trains, are over-aged. Four years back, I was informed that even 30 per cent of the coaches in the EMU trains, which are running in the Sealdah as well as the Howrah suburban sections, are over-aged. These coaches are being used. There is no plan to replace these over-aged coaches.

We are talking of safety. A fund has been created. We have been asking since long that our signalling system is very old. We are still carrying on with 'token' signalling system. In order to make it tokenless to increase efficiency of the Railways and of the train services, modernisation of the signalling system is required. We are still having three or four types of signalling system. Unless our entire signalling system is modernised, we cannot have efficiency in the Railways.

Adra is an important junction and is having Divisional Headquarters. The three sections which connect Adra are: Adra-Purulia, Adra-Asansol and Adra-Gomoh. For five kilometres, it is still having a single line section for the last 60-70 years. There is no plan to convert it into a double-line section. In the Midnapore-Kharagpur section, there is also a bottleneck. There is one station Purulia. It is an important district. Only one platform can be utilised there. When a train comes from Adra side, there is no crossover to utilise the three platforms. As a result of that, if one train is delayed, the other trains also get delayed. These are detained at various wayside stations. When I asked how much fund is required, I was told that only Rs. 1 crore are required to provide a crossover to utilise the three platforms.

Last year, we demanded that when Mumbai has five or six terminal stations, Delhi has four, Chennai has three, why should Kolkata have only two terminal stations? The Minister was kind enough not only to announce but also sanction one terminal station at Chitpur and another mega terminal at Padma Pukur. Because of congestion at the Howrah Bridge, as well as the new bridge, there is a proposal to provide a terminal at Majerhat. If a terminal is provided at Majerhat, the trains from South-Eastern Railway could come directly to Kolkata.

15.00 hrs

Thereby the passengers can avail of the facility of Circular Railway. The Railway land is also there and this will definitely help the dispersal of passengers, which is a problem in the Howrah station. There is one abandoned goods-shed and the hon. Minister knows about this. It is not being utilised and today only one goods-shed is being utilised for pre-paid taxi stand. They can construct four new platforms within one year. For this not much funds are required because the Railways have their own land. These are short-term solutions for the Howrah station. The Railways has its own land and if these platforms are built the congestion problem at the Howrah station can be solved to some extent. This is our experience with regard to South-Eastern trains. Almost all the trains are detained in the wayside station, either at Santragachi or some other station. So, this problem can be solved by constructing three-four new platforms at the abandoned goods-shed. This can be a short-term solution.

But the long-term solution will be a coaching terminal at Majirhaat. Last year, the hon. Minister has announced a policy in regard to extension of some projects.

MR. CHAIRMAN: There are two more speakers from your party.

SHRI BASU DEB ACHARIA : Sir, I will complete it within five-six minutes. I have three-four important points to make.

This year also the hon. Minister has stated to connect the distant areas, the areas which are not connected with the Railways. In 1996, the Railways conducted a survey to connect Jhargram with Purulia. The entire area is inhabited by tribal community. There are forest and hilly areas. If Jhargram is connected with Purulia, this will help the tribals living in that area. There are some people who have never seen the Railways. Ninety per cent of the people of that area are tribals. This project will be a socially desirable project.

The hon. Minister has stated this and we have also been demanding that the pending projects should be completed. We know that there are certain projects which are sanctioned with a political motive. But when a project is sanctioned, it should be completed within a time-bound period. We know, certain projects which were sanctioned 20 years back are still continuing. Every year, a sum of Rs.1 crore or Rs.2 crore is being sanctioned for that.

The hon. Minister has announced that all the pending projects should be completed within five year and for that a sum of Rs.20,000 crore will be needed. But the question is where from this fund will come? He has not stated that. This is one of the priority areas. There are certain district headquarters, which are not connected with the Railways and there are sop many pending projects also.

Last year, 2001-02, our achievement was that only 187 kms. of new lines were constructed.

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) : पहले क्या होता था?

श्री बसुदेव आचार्य : हमें याद है पहले तो 40 किलोमीटर भी है। लेकिन 180 किलोमीटर भी पर्याप्त नहीं है। Sir, China is constructing 1,000 kms. of new railway lines per year. They had 11,000 kms. in 1949 and today they have 70,000 kms. We had 53,000 kms. in 1947 and today we have 63,000 kms.

श्री नीतीश कुमार : बढ़ेगा।

SHRI BASU DEB ACHARIA : This is our achievement. So, at least 1000 kms. Every year the new line should be constructed.

SHRI NITISH KUMAR : More than that should be constructed.

SHRI BASU DEB ACHARIA : It is good. Sir, when we are talking of high speed trains the trains which were serving interior areas, local areas and rural areas like Pandabeshar and Palasthali may not earn profit but it is required, it is needed. Shri Nitish Kumar, you have withdrawn train services between Pandabeshar and Palasthali two years back. The people of Birbhum are demanding that. Earlier, there were two-three pairs of trains that have now been withdrawn. Recently I had been to Nadia district. There is still a narrow gauge line. West Bengal has three narrow gauge lines. One is Burdwan-Katwa, another is Ahmedpur-Katwa and the third is Shantipur-Nabadip Dham. Nabadip Dham is the place of Chaitanya Deb. What you have done Shri Nitish Kumar Ji is that you have withdrawn the stoppages in wayside three stations. Sir, it is a narrow gauge line connecting Shantipur − a famous place for textiles − with Nabadip Dham. Our demand is this 35 km. Narrow gauge should be converted into a broad gauge line and Chaitanya Express in the name of Chaitanya Deb should be introduced from Sealda to Nabadip Dham. The stoppages which have been withdrawn should be restored.

फिर यहां चेतन्य देव के बारे में ही कहा गया है।

श्री नीतीश कुमार : कोई बात नहीं है।

श्री बसुदेव आचार्य : हम लोग खिलाफ नहीं बोलते हैं। पहले वही साम्यवाद था। बात कहते थे। अब नाम में समता है, लेकिन काम में समता नहीं है, विामता है।

Sir, while replying to the debate of Assam violence, हमने जो सवाल किए थे, उसके जवाब में कहा था कि रिक्रूटमेंट पालिसी के बारे में प्रस्ताव लायेंगे। उन्होंने कहा था, समय दीजिए, सबके साथ बातचीत करेंगे और परिवर्तन लायेंगे। रेलवे गैंगमैन के बारे में कुछ आया है। लेकिन वे भूख-हड़ताल पर बैठे हैं। उनकी समस्यायें हैं, वे जानते हैं और इस बारे में तीन साल पहले डीएलडीडब्ल्यु में हमने सुझाव रखा था। In Southern Railway these 3000 boys are there since 1996 none of the apprentices was recruited in your Railways. स्थिति अच्छी है, क्योंकि सन् 2002 तक हुआ है और उनके जमाने में भी हुआ है। There are hardly 6000 or 7000 of these boys. They are skilled. You need safety category staff. Sir, one gangman was recruited without training. He was killed 15 days back in my area because he was not trained, he was not skilled.

MR. CHAIRMAN : Please conclude. You have taken more than half an hour.

SHRI BASU DEB ACHARIA : When you have readymade staff, skilled who has spent two years in the Railway; and through interviews they are selected for apprenticeship. What is the difficulty in recruiting them?

MR. CHAIRMAN: You are speaking on behalf of your Party. The other two Members will not get time.

SHRI BASU DEB ACHARIA : In Group 'D' हम रेल मंत्री जी से उम्मीद करेंगे कि वे आज एनाउन्स करें कि उनकी बहाली के संबंध में बदलाव आएगा He has stated that there will be 18,000 employment opportunities after 5 years, not today, when all the pending projects will be constructed.

He has also stated that within one year, there has been a reduction in railway staff by 30,000. He has stated about the welfare of the staff. Sir, what is happening? In my area, Aadra, there are three railway schools. Now, the Railway asked all the teachers to give option whether they want to serve in departments other than the school. Why? There is a proposal to close down all the schools or hand over them to some other organisation. The Railways do not want to run these schools or hospitals.

Sir, how much the doctors in Homeopathy, Ayurvedic and Indian system of medicine in Railways are getting? After the Committee on Petitions has recommended, their salary has been increased by Rs. 2,000. The doctors in Homeopathy, Ayurvedic and Indian system of medicine in the Central Government as well as in the State Government Health Services are at par with Allopathy doctors but only in the Railways they are getting only Rs.4,000 or Rs.2,000 per month. How many are there? There are only 141. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Now, you conclude.

SHRI BASU DEB ACHARIA : I will take only one minute.

Sir, there is a court judgement that the erstwhile coal and ash handling workers are to be absorbed in the Railways. I have written a number of letters in regard to coal and ash workers who are engaged in coal and steam loco shed. I have not received any reply to them. It is not a fact that the court at Santragachi

has not given any judgement in their favour. My request is that whatever judgement that the court has given, that should be complied with. They are the poor workers who worked as contract workers in the Railways for 20, 25 and 30 years.

Sir, while concluding, I would like to say that the Railways should take sincere efforts to increase its capacity, increase its earning and increase its freight traffic where there is a possibility by attracting more traffic from the road sector.

श्री चन्द्रकांत खैरे (औरंगाबाद, महाराट्र) : सभापति महोदय, आपने रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, उसके लिए धन्यवाद। मैं रेल मंत्री जी को 2004-05 का एक अच्छा अंतरिम बजट पेश करने के लिए धन्यवाद देना चाहूंगा। मैं शिव सेना की ओर से इसका समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं।

महोदय, यह बहुत ही अच्छा बजट है। रेल मंत्री जी ने यहां अंतरिम बजट पेश किया लेकिन आने वाली सरकार में भी हमारा बजट रहेगा, ऐसी उम्मीद करते हुए मैं अपने मराठवाड़ा क्षेत्र की कुछ मांगें अभी यहां रखने वाला हूं। यह बहुत उत्साहवर्धक बजट है। रेल मंत्री जी ने बहुत अच्छी तरह बजट पेश किया है। इसमें देश भर के लिए राजधानी दिल्ली से 17 नई सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस चलाने की घोाणा हुई है। सबसे पहले 8 तारीख को सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस शुरु होने वाली है। इसके लिए मैं रेल मंत्री जी को बहुत धन्यवाद देना चाहता हूं।

रेल मंत्री जी ने अपने अनुपूरक बजट में रेलों में सुरक्षा के बारे में कहा था क्योंकि रेलों में कई ऐसी वारदातें होती हैं, जिनसे निपटने के लिये इस तरह का बजट में प्रावधान किया गया था। इसके अलावा रेल रिजर्वेशन के समय लोग लाइन में खड़े रहते हैं तो कुछ न कुछ बात बात हो जाती है। इस समस्या के समाधान के लिए मोबाइल द्वारा व्यवस्था कर देना हम सब के लिये फायदे की बात होगी। हम आज

आधुनिक युग में जा रहे हैं, इसलिये यह जरूरी था।

सभापति जी, मेरा निर्वाचन क्षेत्र मराठवाड़ा में आता है। स्वाधीनता के बाद एक किलोमीटर नई रेल लाइन भी इस क्षेत्र में आज तक नहीं बिछाई गई है। इस हेतु कई ऐजिटेशन किये गये। यहां तक कि स्वाधीनता संग्राम सेनानी श्री गोविन्दभाई श्रौफ, एडवोकेट्स डाक्टर्स वगैरा जेल में गये, तब कहीं जाकर इस प्रकार का काम शुरु किया गया। मैं बड़े ही अभिमान के साथ कहूंगा कि एन.डी.ए. की सरकार ने बहुत बड़ा काम किया है। हमारी शिव सेना पार्टी ने कई ऐजिटेशन किये, जेल भी गये, तोड़-फोड़ भी की गई लेकिन पिछली सरकारों के समय कुछ भी नहीं किया गया। आज इस 13वीं लोकसभा की सरकार, जो श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी के नेतृत्व वाली सरकार है, ने बहुत कुछ दिया है। मराठवाड़ा क्षेत्र के पांच प्रोजैक्ट्स पर काम चल रहै है - मुदखेड़-आदिलाबाद (162 किलोमीटर), सिकन्दराबाद-मुदखेड़-जनकपेट, अकोला-पूरना, मीराज-लातूर और अहमदनगर-बीड-परलीबैजनाथ। हमारे साथी श्री प्रमोद महाजन और महाराट्र के श्री गोपीनाथ मुण्डे इस क्षेत्र से आते हैं। माननीय रेल मंत्री जी ने इन प्रोजैक्ट्स के लिए 301 करोड़ रुपया दिया है जबकि हमारे क्षेत्र के लिये 949 करोड़ रुपये की आवश्यकता है। माननीय रेल मंत्री जी ने इन कामों के लिये 20 हजार करोड़ रुपये की लागत के बारे में कहा था। मैं चाहूंगा कि इस क्षेत्र के लिए 1000 करोड़ रुपया दिया जाये ताकि हमारे क्षेत्र की समस्या का समाधान हो सके। अगर हमारी सरकार के कार्यकाल में भी काम पूरे न हो तो कम से कम आने वाली सरकार के लिये निर्देश दिया जायें ताकि 949 करोड़ रुपये का पूरा का पूरा बजट इस क्षेत्र को मिल सके। मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद दूंगा कि पिछली बार 115 करोड़ रुपया, उसके बाद 117 करोड़ रुपया दिया गया। मैं आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध करूंगा कि बाकी का धन भी शीघ्र आबंटित किया जाये।

सभापति जी, माननीय मंत्री जी ने माडर्न स्टेशन के बारे में अपने भााण में जिक्र किया है। मेरी भी एक महत्वपूर्ण डिमांड है। मेरे क्षेत्र चन्द्रपुर में भी माननीय मंत्री जी गये थे और उन्होंने शिलान्यास किया था। यह पर्यटन का महत्वपूर्ण क्षेत्र है।

महोदय, उस समय उन्होंने घोाणा की थी। वह घोाणा हमारे सारे महाराट्र को प्रसन्न करने वाली घोाणा थी। वह घोाणा थी कि उसे साउथ सेंट्रल रेलवे से सेंट्रल रेलवे में लिया जाएगा। आपने यह कहा था कि मंत्रिमंडल का निर्णय होगा, तभी ऐसा हो सकता है। हम सारे शिव सेना के सांसद, प्रधान मंत्री जी से भी मिले थे। आप से बार-बार मिले। आपने हमारे प्रदेश के लिए बहुत सारी उपलब्धियां दीं। आपने हमारी बहुत मदद की। हमारी यह मांग बहुत पुरानी है। यदि आप दो-चार दिन में डिक्लेयर कर दें, आचार-संहिता लगने से पहले घोाणा कर दें, तो हम आपके बहुत-बहुत आभारी रहेंगे। यह हमारी बहुत महत्वपूर्ण मांग है। इसे एक नंबर पर रखिए। इसे जरूर पूरा करा दीजिए।

महोदय, हम लोग पहले हैदराबाद स्टेट में थे, किन्तु जब भााावार प्रान्त की रचना हुई, तो सारा मराठी भाषी इलाका महाराट्र में शामिल हुआ। संयुक्त महाराट्र के लिए बहुत बड़ा एजीटेशन हुआ। उसके बाद नांदेड़ डिवीजन की स्थापना हुई। उसका भी धूमधाम से उद्घाटन हुआ, लेकिन वह फुल-फ्लैज्ड नहीं बना। उसके लिए फिर आन्दोलन किय्य गया, तब वह फुल-फ्लैज्ड डिवीजन बना। यह आपके कार्यकाल में ही हुआ। इसलिए हमारा बार-बार नि वेदन है कि धर्मावरम और मुतगेड़ को नांदेड़ डिवीजन में होने चाहिए। हम एवं सारे के सारे उस क्षेत्र के विधायक मुम्बई से संपर्क रखते हैं। इसलिए सारे के सारे क्षेत्र को मुम्बई से जोड़ा जाए।

महोदय, यहां हमारे बिहार के डा. रघुवंश प्रसाद सिंह बैठे हैं। पिछली दफा बिहार और बंगाल में रेलवे में रिक्रूटमेंट को लेकर बहुत एजीटेशन हुआ। तब हमारे यहां भी ऐजीटेशन की स्थिति बनी, लेकिन हमने आपको तकलीफ देना उचित नहीं समझा। यह हमारी बहुत पुरानी मांग है। हमने उस एजीटेशन के समय आपको तकलीफ नहीं दी। इसके लिए आप हमारी सराहना करेंगे। हमारी यह डिमांड बहुत पुरानी है। इसको आप मान्यता देंगे। मैं आपसे यह ि वनती करता हूं।

महोदय, नई रेलों के बारे में मैंने आपसे उस दिन भी कहा था। आपने कहा था कि ठीक है, देखेंगे। साउथ सेंट्रल रेलवे की हमारे सांसदों के साथ दो बार बैठक हुई। हमारे यहां के जी.एम. रेलवे ने हमें बताया कि ठीक है, हम रेलवे बोर्ड को लिखेंगे। जब मैंने इस संबंध में रेलवे बोर्ड के डायरैक्टर से बात की, तो उन्होंने मुझ से कहा कि हमारे पास इस बारे में कुछ भी लिखकर नहीं आया है। इस प्रकार वे मुझे कुछ भी बताने को तैयार नहीं हुए। तब मैंने कहा कि मैं सांसद हूं, शिव सेना का लोक सभा में लीडर हूं तथा एन.डी.ए. का भी लीडर हूं, तो उन्होंने मेरी बात सुनी। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि आपके रेलवे बोर्ड के अधिकारियों को जनता की मांगों के बारे में या जनता की इच्छा के अनुसार रेलों के विस्तार के बारे में कोई चिन्ता नहीं है। इस बारे में जितना सांसद, जनप्रतिनिधि या मंत्री सोच और समझ सकते हैं और जनता को रेल सुविधा पहुंचा सकते हैं, उतना अधिकारी कभी नहीं सोच सकते। उनकी कोई दिलचस्पी जनता को सुविधा प्रदान करने में नहीं है।

महोदय, मैंने आपके समक्ष निवेदन किया था कि महाराट्र से बहुत लोग तिरुपति जाते हैं और तिरुपति से बहुत लोग महाराट्र के शिरडी में साईं बाबा के दर्शन करने आते हैं। इसलिए तिरुपति से शिरडी और शिरडी से तिरुपति एक रेल चलाई जाए। â€¦ (व्यवधान)

श्री नीतीश कुमार : आप हनुमान जी का प्रसाद तो खिलाते नहीं हैं।

श्री चन्द्रकांत खैरे : सर, भद्रा हनुमान जी की कृपा से हम सब लोग यहां हैं। मैं कल ही वहां से प्रसाद मंगाकर आपको खिलाऊंगा। मुझे आशा है कि आप शीघ्र ही मनमाड़ से तिरुपति को रेल चलाकर हमारे क्षेत्र के लाखों लोगों की मांग को पूरा करेंगे। हमने जनता को बताया है कि लोक सभा चुनाव से पहले हम इस ट्रेन में बैठकर दर्शन करने जाएंगे। मेरी विनती है कि इस ट्रेन को शीघ्र चलाइए।

महोदय, हमारी दो मांगें बहुत प्रमुख हैं। हमारे यहां बहुत बिजनैस पीपल हैं। गुजरात के हमारे प्रदेश के नेता काशी राम राणा जी भी यहां उपस्थित हैं। महाराट्र और गुजरात का बहुत वर्षों से संबंध रहा है। मराठवाड़ा का तो गुजरात से बहुत संबंध रहा है। व्यापारिक और अन्य सभी दृटिकोणों से गुजरात तथा महाराट्र का बहुत गहरा संबंध रहा है। हम चाहते हैं कि नान्देड़ से अहमदाबाद, यानी नान्देड़ से कर्णावती नगर एक ट्रेन चलनी चाहिए। काशी राम राणा जी के माध्यम से मेरी रेल मंत्री जी से विनती है कि इस पर वे गंभीरता से विचार करें। हम लोग बहुत दिनों से विनती करते चले आ रहे हैं। इसलिए आप नान्देड़ से अहमदाबाद को रेल से जोड़ने की कृपा करें।

महोदय, मराठवाड़ा यानी नान्देड़ से एक सचखंड एक्सप्रैस निकलती है जो अमृतसर जाती है। यह ट्रेन एक सप्ताह में केवल पांच दिन चलती है। मेरा निवेदन है कि इस ट्रेन को सप्ताह के पूरे सात दिन चलाया जाए। नान्देड़ में गुरू गोविन्द साहब का बहुत बड़ा गुरुद्वारा है और अमृतसर में भी विशाल गुरुद्वारा है। इसलिए इस ट्रेन को सातों दिन चलाया जाए। जिस प्रकार से आपने अमृतसर को नान्देड़ से जोड़ा है, उसी प्रकार मेरा निवेदन है कि नान्देड़ को पटना साहब गुरुद्वारे से जोड़ने हेतु भी एक रेल चलाई जाए। यहां पटना के भी बहुत सांसद बैठे हैं। डा. रघुवंश प्रसाद सिंह जी भी बैठे हैं। वे भी मेरी इस बात से सहमत होंगे कि पटना से नान्देड़ साहब को रेल के माध्यम से जोड़ा जाए।

नांदेड़ में 2008 में बहुत बड़ा सिख समुदाय का धार्मिक उत्सव होने वाला है। उसके लिए अभी से हम लोगों को प्रयास करना चाहिए तभी वहां लोगों को आने-जाने में सुविधा हो पाएगी। यह हमारी बहुत पुरानी मांग है। शोलापुर, तुलजापुर, बीड़, पैठन, सम्भाजीनगर, सिलोड़ा, अजंता के पास से लेकर जलगांव तक जाने के लिए 1965 से एजिटेशन चल रहा है और बड़े-बड़े नेताओं ने एजिटेशन किया है। उसका जल्दी से जल्दी सर्वे करा कर इसे पंचवर्षीय योजना में शामिल करना चाहिए, जो बहुत बड़ी एचीवमेंट होगी।

महोदय, माननीय अटल जी ने कल ही घोणा की है कि गांव-गांव तक ट्रेन को जोड़ेंगे। प्रधानमंत्री ग्रामीण सड़क योजना में गांवों को जोड़ने के काम हुए हैं, फिर रेल से डिस्ट्रिक्ट तालुका लेवल पर क्यों नहीं हो सकता? इसमें भी आप थोड़ा सहयोग दीजिए। रोटेगांव और पुनतांबा में थोड़ा सा काम चालू हुआ। जालना, खामगांव, परली से अम्बेजोगाह, गंगाखेड़ से कंधार, इन्हें भी आप पंचवर्षीय योजना में शामिल कीजिए। अड़सूल साहब यहां बैठे हैं, यह इनका क्षेत्र है। हम लोग मनमाड़ से तिरूपति के लिए एक नयी ट्रेन चालू करवाना चाहते हैं, जिससे लोगों को सुविधा होगी। इसके लिए आपके सामने हमने अपनी मांग रखी थी और आपने कहा था कि इसे चालू करवाएंगे। चुनाव से पहले हम लोग उसमें बैठ कर तिरूपति बालाजी का दर्शन करेंगे। साढ़े चार करोड़ रुपए आपने सम्भाजीनगर मॉडल स्टेशन बनाने के लिए दिया, उसका शिलान्यास भी किया, जिसके लिए मैं आपको अपनी और जनता की ओर से बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं। दो छोटे-छोटे स्टेशन मुकुंदवाड़ी और चिकलथाना हैं। इनमें भी आप थोड़ी मदद करें ताकि वहां फाइव स्टार इंडस्ट्रियल ऐरिया, शेंद्रा की प्रगति हो, क्योंकि वहां स्पेशल इकोनोमिक जौन डिक्लेयर होने वाला है, इससे दोनों स्टेशनों की बहुत मदद होगी।

महोदय, मेरा एक महत्वर्पूा विाय यह है कि जैसे माननीय शिवसेना प्रमुख बालासाहेब ठाकरे जी ने मांग की है कि रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड भााावार, राज्यवार महाराट्र में कायम किए जाएं और रीज़नल लैंग्वेज को प्रधानता दी जाए। मुंबई रेल भर्ती के समय आरोप लगाया गया था कि शिवसेना वालों ने बिहारियों को मारा, लेकिन वैसा कुछ नहीं हुआ। असम और बिहार में ज्यादा घटनाएं हुईं। माननीय ठाकरे जी ने यह भी कहा है कि भााावार प्रांत की निर्मिति हो। रेल भर्ती के रीज़नल बोर्ड कायम किए जाएं, जिनमें मराठी लोगों को ज्यादा प्रधानता मिले, जिससे कि बिहार में बिहारियों को और गुजरात में गुजराती भाईयों को न्याय मिले और सब को अपने-अपने क्षेत्र में एम्प्लायमेंट मिल सके। यह हमारी मांग है ताकि सब को वहां न्याय मिल सके।

15.28 hrs. (Shri Basu Deb Acharia *in the Chair*)

महोदय, माननीय ठाकरे जी के कहने के बाद भर्ती की प्रक्रिया रुक गई, अन्यथा कई जगह वारदातें हुईं, उसके लिए आपको धन्यवाद। इससे आने वाले समय में मराठी लोगों को न्याय मिलेगा। माननीय बालासाहेब ठाकरे जी के नेतृत्व में कम से कम 20 हजार नौकरियां हमारे यहां निकलने वाली हैं, जिससे मराठी बच्चों को न्याय मिलेगा। नंदीग्राम एक्सप्रैस का काम आपके कर-कमलों से चालू हुआ, जिसकी कई वर्षों से मांग थी, उसके लिए आपको धन्यावाद। हमें ऐसा क्यों लगता है कि हमारी जो भावना निर्मित होती है, नांदेड़ साउथ सेंट्रल रेलवे में है और ट्रेन सेंट्रल रेलवे से चालू होती है, हमारी तरफ कोई ध्यान नहीं देता है। सारे सांसद मुंबई से सम्पर्क चाहते हैं, इसलिए हम लोग वहां जाना चाहते हैं। साउथ सेंट्रल रेलवे से सेंट्रल रेलवे जाना चाहते हैं।

उसे लोकमान्य तिलक टर्मिनल नाम से आपने चालू किया, लेकिन लोकमान्य तिलक टर्मिनल से छत्रपति शिवाजी टर्मिनल तक ट्रेन चालू होनी चाहिए, मुझे समझ में नहीं आता कि सैण्ट्रल रेलवे का जो कई वर्षों से प्लेटफार्म बन रहा है, वह अभी तक क्यों नहीं बना। अगर यह उपलब्धि भी हुई तो हमारी एन.डी.ए. सरकार के समय में कितनी उपलब्धियां हुईं, यह हम लोगों को गिना सकते हैं। गिनाने के लिए तो बहुत सी उपलब्धियां हैं, क्योंकि एन.डी.ए. की सरकार ने और माननीय नीतीश कुमार जी को भी मैं धन्यवाद दूंगा कि उन्होंने बहुत अच्छा काम किया है। लेकिन चूंकि रेल सब जगह जाती है तो वहां की कुछ न कुछ समस्याएं होती हैं। आपने अच्छा किया कि जी.एम. के साथ एम.पीज. की मीटिंग कराई, फिर वहां के डी.आर.एम. के साथ एक बार मीटिंग कराई, इससे वहीं की वहीं प्राब्लम्स सोल्व हो जाएंगी। हम लोग चाहते हैं कि रेल बोर्ड के चेयरमैन के साथ भी एक ऐसी मीटिंग ली जाये कि इससे कितनी प्राब्लम्स शार्ट आउट हुईं।

आपने जिस तरीके से रेलवे को संभाला, उसमें आपके समय से ही हमारी अपेक्षाएं बढ़ गई हैं। आप हमारी ज्यादा से ज्यादा मदद करेंगे, यह मैं उम्मीद रखता हूं और आपको धन्यवाद देता हूं, आपका अभिनन्दन करता हूं कि आपने बहुत अच्छा अन्तरिम बजट पेश किया।

DR. V. SAROJA (RASIPURAM): Hon. Chairman, Sir, thank you very much for giving me this opportunity to speak on behalf of my Party and on behalf of my leader, hon. Chief Minister of Tamil Nadu. I rise here to support the interim Railway Budget. At the outset I congratulate the hon. Prime Minister of India and the hon. Minister of Railways for bringing in new services particularly the service which is going to be the first of its kind connecting all State capitals to the national capital. On behalf of the people of Tamil Nadu, on my own behalf and on behalf of the Government of Tamil Nadu and on behalf of the Chief Minister of Tamil Nadu, I thank the hon. Minister of Railways for sanctioning the Tamil Nadu Sampark Kranti Express from New Delhi to Madurai.

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार) : जब चारों तरफ से धन्यवाद ही आ रहा है तो इसे पास कर देना चाहिए।

सभापति महोदय : चारों तरफ से नहीं आ रहा।

DR. V. SAROJA : Having said this, let me confine myself to the issues, the chronic problems that have not been solved that I have presented during the twelfth and thirteenth Lok Sabhas. We have been requesting for a separate railway division for Salem which has not been considered. I request the hon. Minister to consider this favourably. I am given to understand that the plea being taken is that the project will not be a viable one. I would request the hon. Minister to take a critical evaluation along with the representatives of the people of that State as well as the local public along with the Government officials so that we can have the ground reality known. You can take stock of the project and how it will be viable. I may assure you and I am confident that this project will be a viable project because this connects the whole of North India to southern parts of Tamil Nadu. I hope that the hon. Minister of Railways, in his reply, will give me a positive reply.

A few days back I received a letter from the Divisional Railway Manager, Palghat saying that the General Manager of Southern Railway is going to take an inspection of Coimbatore-Salem-Jolarpet section on 5th and 6th of February, 2004 and we were asked to communicate or personally represent any problems or any projects which will be considered favourably. I request the hon. Minister of Railways that he may direct the General Manager, Southern Railway to have the inspection of Athur in Salem district. It has been promised even during the last Session that the inauguration of Athur-Salem sector of the Salem-Cuddalore gauge conversion will be inaugurated by the then Minister of State for Railways.

It is not being done. So, I would request that at least now before the dissolution of the 13th Lok Sabha this should be done. If not, at least, after the dissolution it should be done in my presence so that the people of that area will appreciate the efforts that I have taken for this project. I also request the hon. Railway Minister to communicate to me regarding the instructions that you have given to the GM Southern Railway, Chennai and when the inauguration will be done, etc. The inauguration at Atur must be done in my presence, as it was promised earlier.

Coming to the Salem-Karur new Railway line, I am given to understand that the project has come to a standstill because of the land acquisition at Namakkal. I would like to hear from the hon. Minister about the actions that have been taken to settle the issue regarding the land acquisition, and when it will be completed. I am asking this because -- during the inauguration of this project at Karur during 1999 -- the hon. Railway Minister had promised that this project would be completed within three years. But not even 1/3rd of the work is completed. The public is facing many problems without the train facility. The money that we have already spent on this project is not being utilised properly, since the project has not been completed.

Sir, the Yercaud Express -- which is an express running during night time from Chennai to Erode -- is the only regular night train for both the ways. As of now, there are 90 sitting accommodations available in it. At 11:15 pm, the train leaves from Chennai and the sitting accommodation is not very convenient for the public travelling on this route. Therefore, I would request the hon. Minister to convert the sitting accommodation into sleeper coaches so that the public will be benefited. If possible, you can have extra coaches -- which should be sleeper coaches -- attached to it. This has been the long-standing demand of the people of that area also.

Sir, I have been travelling in the same train because it is very convenient for those Members of Parliament who are from Arakkonam, and Dharmapuri districts, Salem district, Erode, Coimbatore, Ooty, etc. This train has one of the sub-standard coaches. The bedrolls are not clean, paper-thin pillows are being supplied, sanitation inside the coaches and the toilets are not being maintained properly, the curtains are not cleaned, etc. In fact, on days when we are not sitting in the House we happen to go there every alternate day, but the pleasure of travelling by that train is totally compromised and it is denied to the people travelling on that route. So, please look into it so that you give proper accommodation and passenger friendly atmosphere to the people of that area, and they also get benefited.

Sir, the computerised booking was inaugurated by the then State Minister for Railways at Namakkal about three months back, but till now it has not started to function. The hon. Minister may kindly look into it also.

I would request the hon. Minister to have a Satellite Booking Office at Salem bus stand, so that the people of that area and the surrounding areas will have the comfort of a Computerized Booking Office at Atur and Namakkal, if it is started immediately.

Otherwise, even without having any train facility, people coming from Atur are being forced to go to Virudachalam for booking tickets.

There is a need to construct a foot-overbridge on the other platform in Sankaridurg Railway Station. As of now, there is a foot-overbridge on one side of the railway station. People coming from the other side still are forced to cross the railway track. The Government may consider this.

There is a need to construct a flyover on the State Highway near Ulunderpet railway station. That is a main Highway connecting Chennai and Trichy. Whenever a train passes the highway, road-users are forced to sit in waiting for more than half an hour. We have to have a flyover in that area.

I made a request for setting up a railway station at Kallakurichi on Salem-Cuddalore Gauge Conversion project in my constituency. My request has not been considered so far. I would once again request that it be considered.

We have to have a Coastal Railways from Chennai to Kanyakumari. That will not only facilitate the travelling public in the area but would also attract tourists to many areas lying by railway line.

The hon. Prime Minister yesterday inaugurated the North-South Corridor at Kanyakumari. I congratulate him for having done that. The railway line I am suggesting now would form a parallel route and it will help establish close links from other areas in the South to Chennai. This will also form a viable project for this sector.

So many projects are being sanctioned but none is being completed. Will the Government work out modalities in such way that all the pending projects are completed? The Government has to take up schemes which can be completed within the stipulated period of time. Budget allocation should also be done accordingly so that the projects are completed in time for the benefit of public. Otherwise, the Government has been giving some money which is not enough for the project to be completed. As a result of that, the money sanctioned is not being utilised for the benefit of the people.

I request the Government to, at least by the end of the 10th five-year Plan, prioritise the schemes and projects so that you will be able to complete the schemes which are already there.

There is a need to introduce self-printed ticket machines system in the Central Railway Station at Chennai, and stations at Trichy, Madurai, Coimbatore and Salem in the Southern Railway.

I request the hon. Minister to introduce a superfast train from Salem to Tirupati to ensure smooth movement of travelling public. People in large numbers visit Tirupati from Salem frequently. They are now finding the journey very difficult in the absence of a superfast train. I request the Government to consider this request.

SHRI DALIT EZHILMALAI (TIRUCHIRAPPALLI): There has been discrimination against Tamil Nadu with regard to railways for a long time. This has to be wiped out.

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर) : मान्यवर सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत अंतरिम रेल बजट का पुरजोर समर्थन करता हूं। इस समय देश के अंदर ऐसा वातावरण है कि एनडीए की सरकार माननीय वाजपेयी जी के नेतृत्व में इतनी कुशलतापूर्वक राट्र के सर्वांगीण विकास के लिए प्रयत्नशील है और सारे देश के अंदर जो फील गुड सैंस उभर रही है, मैं समझता हूं कि वही फील गुड सैंस रेलवे के इस बजट के अंदर भी परिलक्षित हो रही है। वास्तव में रेलें राट्र की वे नसें हैं जिनमें राट्रीय एकता का रक्त बहता है। रेल कराती है मेल, इसमें तनिक मात्र भी संदेह नहीं है। मैं शायर के शब्दों में यह कहना चाहूंगा --

बुलबुल की जिंदगी है चमन की बहार पर,

हिन्दुस्तान की जिंदगी है रेलवे की रफ्तार पर।

रेल राट्र का सबसे बड़ा सार्वजनिक उपक्रम है। इस समय लगभग 16 लाख व्यक्तियों को रोजगार मिला हुआ है जो सारे देश को पूरब से पश्चिम और उत्तर से दक्षिण तक जोड़ने का प्रयास कर रहा है। इसलिए अभी रेल मंत्री जी द्वारा जो अंतरिम बजट पेश किया गया है, उसमें बहुत सी लोक हितकारी घोाणाएं की गई हैं जिनसे पता चलता है कि एनडीए की सरकार जनता के कल्याण के लिए, जनता के हित के लिए कितनी प्रयत्नशील है।

कई नयी परियोजनाओं की घोाणा करने के बावजूद और कई नये आयाम प्रस्तुत करने के बाद भी रेल मंत्री द्वारा यात्री किराये में किसी प्रकार की वृद्धि नहीं की गई है, यह स्वागत योग्य बात है और सबने राहत की सांस ली है। माल भाड़े में भी किसी प्रकार की कोई वृद्धि नहीं की गई है। थोड़ी देर पहले अभी हमारे कांग्रेस के मित्र बोल रहे थे कि यह पेपर टाइगर है। पता नहीं, उनको कैसे यह पेपर टाइगर लग रहा है। मैं समझता हूं कि यह रेल बजट वास्तविकताओं के ऊपर आधारित है और वास्तव में यह जनता के कल्याण की भावनाओं को लेकर यह रेल बजट प्रस्तुत किया गया है।

चुनाव नजदीक आ गए हैं। चुनाव तो होने ही थे लेकिन चुनाव होने से अगर देश में कोई भलाई का कार्य होता है और केवल यह कहा जाए कि This

is an election budget. तो मैं समझता हूं कि यह कहना उपयुक्त नहीं होगा। वास्तव में यह बजट जनहितकारी है और जनता तथा देश के कल्याण के लिए है। तभी तो सब कुछ करने के बावजूद भी यात्री किराये और माल भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की गई है। हम देख रहे हैं कि हमारे देश में एक तरफ माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में सड़कों का जाल पूर्व से पश्चिम और उत्तर से दक्षिण तक राट्र को एकता के सूत्र में जोड़ने के लिए सिक्स-लेन्स और फोर-लेन्स तथा हवाई यात्रा की सुविधाओं का विस्तार हो रहा है और यात्राएं चाहे सड़क की हों या हवाई यात्रा हो, वे सस्ती हो रही हैं। उसकी तुलना में रेलवे को लाने के लिए और उनकी चुनौतियों को स्वीकार करने के लिए रेलवे में भी रेल मंत्री ने इस बजट में 18 तेज गति की नई रेल गाड़ियां नयी सुविधाओं के साथ प्रारम्भ की हैं जिनका नाम सम्पर्क क्रांति एक्सप्रैस हैं। मैं समझता हूं कि यह बहुत बड़ी बात है। अगले पांच साल के अंदर और क्या-क्या होने वाला है, इन सब बातों का अन्दाजा इससे लगाया जा सकता है। 'Coming events cast their shadows before'. "होनहार बिरबान के होत चीकने पात।" एन.डी.ए. की सरकार और क्या-क्या करना चाहती है, इस बात का इससे अन्दाजा लगाया जा सकता है।

महोदय, ये 18 नई तेज गति की सुविधाजनक गाड़ियां शुरू होंगी तो इससे हमारे देश में सूचना क्रांति हुई है। इंफॉर्मेशन टैक्नॉलोजी से इनको जोड़ने का प्रयास किया जा रहा है। यह इंटरनैट की बात, मोबाइल की बात और आरक्षण करने की बात इत्यादि नई सुविधाएं प्रदान करने का प्रयास हो रहा है। देश के 18 प्रमुख नगरों को, देश की राजधानी दिल्ली से जोड़कर जैसे द्रुतगामी हवाई यातायात होता है, यह सड़कों का तेजी से रेज रफ्तार वाला यातायात चलेगा, तो ऐसे ही रेलवे के क्षेत्र में भी यह एक क्रांतिकारी परिवर्तन है। देश के अंदर यात्रियों की सुरक्षा का जिम्मा और अब तक रेल सम्पत्ति की सुरक्षा आरपीएफ द्वारा होती थी लेकिन अब यात्रियों की सुरक्षा की व्यवस्था को दुरुस्त करने की जिम्मेदारी भी आरपीएफ को सौंपी गई है। हम बहुत समय से कांग्रेस के शासन से सुन रहे थे कि जीआरपी के साथ-साथ आरपीएफ के अधिकार बढ़ाए जाएंगे लेकिन कई रेल मंत्री आए और चले गये और जो जिम्मेदारी आरपीएफ को सौंपी जानी चाहिए थी, वह वे सौंप नहीं पाए। मैं नीतीश जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने आरपीएफ के महत्व को समझा और रेलवे की व्यवस्था को और दुरुस्त करने की जिम्मेदारी इन पर सौंपी।

महोदय, जनता की सुविधा के लिए, टिकट बुकिंग की सुविधा के लिए इंटरनैट की सुविधा तथा मोबाइल आदि से जोड़ने का काम यह एक क्रांतिकारी कदम है और तत्काल टिकट सुविधा की व्यवस्था जो पहले केवल कुछ गाड़ियों के लिए थी, अब अन्य सामान्य गाड़ियों के लिए इस सुविधा का विस्तार किया जा रहा है, यह एक बहुत बड़ी बात है। मैं इसके लिए रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहूंगा। इसमें तनिक मात्र भी संदेह नहीं है कि मोबाइल का प्रयोग करने से, इंटरनैट का प्रयोग करने से तथा अनेक कम्प्यूटरीकृत सुविधाओं के आने से रेलों के अंदर मुश्किलें कम होंगी।

मैं एक बात और कहना चाहता हूं कि देर से चलने वाली जो गाड़ियां हैं, उनके बारे में आपको और हमें अपने मोबाइल फोन्स पर एस.एम.एस. के द्वारा यह सूचना मिल जाएगी कि अमूक रेलगाड़ी कोहरे से या अन्य किसी कारण से विलम्ब से चल रही है। इससे यात्रियों का समय बचेगा। इसकी भी सराहना की जानी चाहिए।

रेल दुर्घटनाओं को रोकने के लिए टक्कर रोधी उपकरणों को रेलों में लगाने की व्यवस्था पहली बार शुरू की जा रही है। इसके अलावा ऐसे उपकरण भी लगाए जा रहे हैं, जिससे सिग्नल सिस्टम बैटर हुआ है, उसमें सुधार हुआ है। इससे आने वाले समय में हम यह अपेक्षा करते हैं कि रेलों में दुर्घटनाओं में कमी होगी।

यह खुशी की बात है कि गत वर्ा की तुलना में इस वर्ा रेलवे में तीन प्रतिशत यात्रियों की संख्या में वृद्धि हुई है और माल ढुलाई में भी दो करोड़ टन की बढ़ोत्तरी की बात कही गई है। यह भी सराहनीय बात है कि एक लक्ष्य निर्धारित किया गया है कि पहले से भी आगे रेलवे को बढ़ाने का प्रयास किया जाएगा।

देश के जो दूरवर्ती क्षेत्र हैं, उनको रेल सम्पर्क से जोड़ने के लिए 20,000 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है. मैं समझता हूं यह एक बड़ा क्रांतिकारी कदम है। ऊधमपुर से श्रीनगर तक रेल पहुंचाने का जो सपना है, उसकी तरफ आगे बढ़ने का काम धीरे-धीरे चरणों में पूरा करने का प्रयास एनडीए की सरकार कर रही है, जिसके लिए रेल मंत्री जी बधाई के पात्र हैं। रेलवे में करीब 16 लाख लोग किसी न किसी रूप में रोजगार प्राप्त कर रहे हैं। प्रधान मंत्री जी की योजना के अनुसार कि और लोगों को रोजगार मुहैया कराया जाए, उसकी व्यवस्था भी रेलवे में की जा रही है। करीब 18,000 लोगों को स्थाई रूप से रोजगार देने की व्यवस्था और 55,000 लोगों को अप्रत्यक्ष रूप से रेलवे में रोजगार देने की व्यवस्था का भी प्रावधान इस अंतरिम रेल बजट में किया गया है। यह एक बहुत अच्छी बात है।

सभापति महोदय, अंत में मैं दो-तीन स्थानीय बातें कहना चाहूंगा। इस समय देश में भौगोलिक दृटि से राजस्थान सबसे बड़ा राज्य है। वहां पर जैसी भौगोलिक परिस्थितियां हैं, उस दृटि से उस राज्य में रेलों का जितना विस्तार होना चाहिए, वह नहीं हो पाया है। हालांकि एनडीए की सरकार ने राजस्थान में रेलों की सेवाओं का विस्तार करने के लिए बहुत कुछ किया है। अजमेर से उदयपुर, चित्तौड़ को जाने वाली एक रेल लाइन है। उदयपुर झीलों की नगरी कहलाती है और वह पर्यटन की दृटि से महत्वपूर्ण स्थान है। उस मीटरगेज रेल लाइन को ब्राडगेज लाइन में बदलने का कार्य बहुत धीमी गति से चल रहा है। उसके लिए थोड़ा और प्रावधान बजट में किया जाना चाहिए। रेल मंत्री जी ने दो वर्ा पहले अजमेर को पुकर से जोड़ने के लिए रेल लाइन के निर्माण की मंजूरी दी थी। कार्य भी शुरू हो गया, लेकिन वह कार्य भी बड़ी धीमी गति से चल रहा है। मैं सरकार से कहना चाहूंगा कि पुष्कर जैसे तीर्थ स्थान को अजमेर से जोड़ने का काम शीघ्र पूरा किया जाए, क्योंकि यह एक पवित्र कार्य है। वहां के लोग चाहते हैं कि पुकर से हरिद्वार, उत्तरांचल तक रेलगाड़ी चलाई जाए, जिससे दोनों तीर्थ स्थल मिल सकें। हिन्दू धर्म में मान्यता है कि सारे तीर्थ बार-बार, पुकर तीर्थ एक बार।

राट्रीय एकता में रेलवे बहुत अधिक योगदान करती है। रेल मंत्री जी ने जो नई रेलगाड़ियां चलाने की घोाणा की है, सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस चलाने की बात कही है, रेल सम्पर्क योजना के अंतर्गत 20,000 करोड़ रुपए का प्रावधान किया है, नए रोजगार के अवसर देने की बात कही है, उसके लिए हम उनको धन्यवाद देते हैं। उनके नेतृत्व में एनडीए की सरकार ने रेलवे के क्षेत्र में देश के अंदर बहुत कुछ आमूलचूल परिवर्तन किया है।

मैं केवल एक बात कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा। इस बजट में रेल पुलों के बारे में भी जिक्र किया गया है। मैं चाहता हूं कि पुराने पुलों की एक बार जांच कराई जाए। जो पटरियां पुरानी हो गई हैं, उन पर खतरा न बढ़े, इसलिए उनको बदलने का प्रावधान भी किया जाए। इसके अलावा रेलवे ट्रैक के आसपास जो खाली जमीन है, उसका इस्तेमाल व्यावसायिक रूप में करने की अनुमति दी जाए, इससे रेलवे की आय में वृद्धि होगी। इसलिए इसकी ओर भी ध्यान देने की आवश्यकता है।

ग्रामीण क्षेत्रों के लिए गाड़ियों में बिना आरक्षण वाले डिब्बे भी हों जिससे गांवों के लोगों को एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन तक आने-जाने में सुविधा हो। इन्हीं शब्दों के साथ माननीय सभापति जी, आपने मुझे जो अवसर दिया, उसके लिए धन्यवाद।

श्री बालकृण चौहान (घोसी) : माननीय सभापति जी, रेल पर अंतरिम बजट पर चर्चा में समय देने के लिए धन्यवाद। वर्ा 2004-2005 के अंतरिम बजट में विस्तार से विवरण उपलब्ध नहीं है। उत्तर प्रदेश में रेल सुविधाओं में जितना विस्तार होना चाहिए, उसको वंचित रखा जाता है। हर वर्ा इसके लिए मांग उठाई जाती है। अभी जो नयी रेलें संपर्क क्रांति एक्सप्रेस चलाई गयी है उसको उत्तर प्रदेश के पूर्वांचल के पिछड़े जिलों से चलाया जाना

चाहिए था क्योंकि पूर्वांचल के जिले काफी आबादी वाले जिले हैं। वहां के लोग मजदूरी करके अपना जीवनयापन करते हैं। भूमि की वहां कमी है, इसलिए आवागमन की सुविधा उनके लिए ज्यादा होनी चाहिए। इसके साथ ही साथ वर्ा 2003-204 की अनुपूरक मांगे हैं उनकी ओर ध्यान दिलाना चाहूंगा। पिछले बजट में भी मैंने अनुरोध किया था कि पूर्वोत्तर रेलवे के कुछ रेल-खंड मीटरगेज के पड़े हुए हैं उनको ब्रॉडगेज में परिवर्तित किया जाए जिसमें औड़िहार-जौनपुर 58 किलोमीटर था और इंदारा-दोहरीघाट 35 किलोमीटर था। लेकिन आज इस अनुपूरक मांग में औड़िहार-जौनपुर आमान परि वर्तन को लिया गया है। उसके बारे में मैं पढ़कर सुनाना चाहता हूं। "वाराणसी-भटनी और औड़िहार-छपरा खंड़ों के आमान परिवर्तन के कारण, औड़िहार-जौनपुर पूर्वोत्तर रेलवे पर छोटा अलग मीटर लाइन खंड रह गया है। लोक सभा की याचिका संबंधी समिति (तेरहवीं लोक सभा) ने अपने अठारहवें प्रति वेदन में अनुशसा की है कि औडिहार-जौनपुर के आमान परिवर्तन की सर्वेक्षण रिपोर्ट को शीघ्र अद्यतन किया जाए और प्रस्ताव को योजना आयोग को, इस परियोजना के वर्तमान वर्ा में ही आरंभ करने हेतु, उनके अनुमोदन के लिए भेजा जाए। " यह जो लिखा है कि औड़िहार-छपरा खंडों के आमान परि वर्तन के कारण, औड़िहार-जौनपुर पूर्वोत्तर रेलवे पर छोटा अलग मीटर लाइन खंड रह गया है तो क्या इसके अलावा कोई खंड नहीं रह गया है। यह मैं पूछना चाहता हूं। मैंने बार-बार मिलकर और लिखित रूप से भी कई बार मंत्री जी से कहा था कि इंदारा दौहरीघाट 35 किलोमीटर का है, उसे छोटी लाइन से बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाए। ऐसा रेल खंड पूरे भारत में कहीं नहीं है जहां पांच स्टेशन हों और पांचों के पांचों ही टाउन-एरिया में हों। इंदारा स्टेशन मुख्यमार्ग पर अदरी टाउन-एरिया में आता है। वहां से अगामा स्टेशन कोपागंज जो है वह भी टाउन-एरिया का स्टेशन है। फिर घोसी टाउन-एरिया का स्टेशन है। फिर अमिला स्टेशन टाउन-एरिया है तथा टर्मिनस स्टेशन दोहरीघाट भी टाउन-एरिया है। इसके अलावा नयी रेल लाइन बिछाने के लिए भी जनता बार-बार मांग कर रही है। दौहरीघाट से सहजनवां-गोरखपुर नयी रेल लाइन बिछायी जाए। उसके लिए सर्वेक्षण भी हुआ है लेकिन रेलवे बोर्ड ने उसे शैल्व कर दिया है। उस शैल्व करने की कार्रवाई में यह ब्रॉडगेज का आमान-परिवर्तन भी फंसा हुआ है।

16.00 hrs.

इस रेल लाइन के बारे में कहा जाता है कि यह लाभप्रद नहीं रह गई है। इस क्षेत्र में पुराने टाउन् एरियाज हैं, लेकिन इन पांच रेल स्टेशनों की उपेक्षा की जा रही है और यह कार्य जनआक्रोश का कारण बनता जा रहा है। पिछले कई महीनों में इस क्षेत्र में जनता द्वारा आन्दोलन भी हुए हैं और चक्का जाम एवं भूख-हड़तालें भी हुई हैं। मेरा आपके माध्यम से अनुरोध है कि सरकार इस समस्या के समाधान हेतु शीघ्र कार्यवाही करे। रेल मंत्री जी द्वारा 14 करोड़ रुपए का प्रावधान रेल पथ नवीनीकरण के नाम पर दिया गया है, उसका औचित्य नहीं है। इसका कारण यह भी है कि वहां सिर्फ एक रेल बस चलती है और वह भी महीने में बीस दिन बिगड़ी रहती है। रेल पथ नवीनीकरण के नाम पर नब्बे पौंड की लाइनों को लाया गया है, जबकि उससे बड़ी लाइन बिछाई जा सकती है। क्या वजह है कि जनता की गाढ़ी कमाई का 14 करोड़ रुपया रेल पथ नवीनीकरण के नाम पर खर्च किया जा रहा है। साथ ही साथ इस रेल खण्ड की उपेक्षा इसलिए भी हो रही है कि इसका कार्य ठेकेदारों को दिया जा रहा है। यह कार्य भी जनता के आक्रोश का कारण बन रहा है। मेरा सरकार से अनुरोध है कि इन स्टेशन्स को पूर्ण स्टेशन का दर्जा दिया जाए।

महोदय, पिछले बजट में आजमगढ़ से दिल्ली तक कैफियात एक गाड़ी दी गई, जो अपने लक्ष्य को पूरा नहीं कर पा रही है। इस बारे में माननीय प्रधान मंत्री जी से भी निवेदन किया था। उन्होने कहा कि इस बात को रेल मंत्री जी को मान लेना चाहिए। आजमगढ़ से 40 किलोमीटर की मात्र दूरी पर मऊ स्टेशन है, जहां पर सारी सुविधायें उपलब्ध हैं। यह विश्व प्रसिद्ध साड़ी निर्माण का केन्द्र है। आजमगढ़ में सुविधायें न होने की वजह से मऊ स्टेशन से टैक्निकल स्टाफ इस क्षेत्र में ट्रेन को परिचालित करते हैं। जिससे आज तक किसी भी दिन उक्त ट्रेन दिल्ली समय पर नहीं पहुंच पाई हैं। एक दिन की चली हुई ट्रेन दो दिन के बजाए, तीन दिन बाद पहुंच रही है। इस पर सरकार द्वारा ध्यान की आवश्यकता है। इसके साथ ही सामाजिक सौहार्द और एकता की दृटि से रेल का बहुत महत्व है। रेल हमारे जीवन की रेखा है, हमारे राट्र शरीर में शिराओं और धमनियों के समान है, इसलिए सुविधाओं का ि वतरण समान रूप से और समभाव से होना चाहिए। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि वे इन बिन्दुओं को संज्ञान में लेते हुए, जो जनता की मांग हैं, उनको शीघ्र से शीघ्र साकेतिक रूप में लेकर कार्यवाही करनी चाहिए।

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार) : सभापति महोदय, श्री रघुवंश प्रसाद जी ने ठीक ही कहा कि हमें भााण नही करना है, हमें तो सिर्फ रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना है। मेरा निवेदन है, रेल मंत्री जी को धन्यवाद इसलिए नहीं देना है, क्योंकि वे हमारी पार्टी के नेता है, बल्कि रेल मंत्री जी को धन्यवाद इसलिए देना है कि देश के प्रधान मंत्री, श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने पूर्ण विश्वास के साथ रेल मंत्रालय की जिम्मेदारी श्री नीतीश कुमार जी को सौंपी है, उस विश्वास में वे खरे उतरे हैं, इसलिए हम उनको धन्यवाद देना चाहते हैं।

महोदय, जहां तक रेल कार्यों का सवाल है, रेल मंत्रालय के पास नई रेल लाइनें, अमान परिवर्तन, दोहरीकरण, विद्युतीकरण और महानगरीय परियोजनाओं के अन्तर्गत लगभग 43 हजार करोड़ रुपए की योजनायें स्वीकृत हैं। हम यह मानते हैं कि जिस तीव्र गति से वे परियोजनायें चलनी चाहिए, आर्थिक अभाव के कारण उतनी तीव्र गति से योजनायें नहीं चल पा रही हैं। लेकिन इतना तो मानना ही पड़ेगा - धन्यवाद तो श्री रघुवंश प्रसाद जी भी देंगे, अगर उनके पास दिन होगा और मैं उनका भााण सुनने के लिए यहां सदन में रहूंगा - की देश जनता इस समय रेल मंत्री, श्री नीतीश कुमार जी, को धन्यवाद दे रही है।

इसलिए दे रहे हैं कि रेल की गति नई-नई योजनाओं के चलते तेजी से चली है। सबसे बड़ी बात यह है कि रेल मंत्री जी ने जो घोाणा की चाहे सदन में या सदन के बाहर की हो, वह सिर्फ घोाणा नहीं रही बल्कि जमीनी सच्चाई बन कर देश के सामने आई। इसलिए देश के लोगों ने धन्यवाद देना शुरु किया है।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली) : जब भी गड़बड़ हो जाता है या कोई एक्सीडैंट हो जाता है तो कह देते हैं कि रब्बा-रब्बा।

श्री प्रभुनाथ सिंह : मैं कमैंट नहीं करना चाहता लेकिन बिहार में ऐसी चर्चा चल रही है कि जब लोग रेल पटरियों पर तेज रेल गाड़ी देखते हैं तो कहते हैं कि नीतीश कुमार जी जा रहे हैं लेकिन जब वे गांवों में चलते हैं और गड्ढे देखते है, उन्हें टूटी हालत में देखते हैं तो कहते हैं कि लालू यादव की सड़क पर जा रहे हैं। बिहार में यह स्थिति बनी है।

रेल मंत्रालय द्वारा जो रेल में कहीं-कहीं खामियां या कमियां दिखायी देती थी, नए सिरे से उनका अन्वेाण या अनुसंधान करना शुरु हुआ है - उदाहरण के तौर पर जो गाड़ियों का टकराव होता था, उसे रोकने के लिए रेल कवच और रक्षा कवच का निर्माण किया गया है। इस काम के लिए 1737 किलोमीटर का सर्वेक्षण कराया गया है। वहां रेल कवच लगा कर टकराव रोकने का नया तरीका ढूंढ़ा गया है। इसी तरह से रेल में अपराध की घटनाएं घटती हैं लेकिन जीआरपी सही ढंग से पहल नहीं करती है, यह सच्चाई है। राज्य सरकार भी जीआरपी में उन पुलिस पदाधिकारियों को भेजती है जहां वह समझती है कि हम सजा देने जा रहे हैं। उन्हें रेल में भेज दिया जाता है क्योंकि वह शंटिंग पोस्ट है। छोटी-मोटी घटनाओं की जांच नहीं होती है, कार्र वाई नहीं होती है। रेल मंत्रालय ने उसमें सुधार करके रेल की जो पुलिस है, आरपीएफ, उनको यह जिम्मा सौंपा है कि वह छोटी-मोटी घटनाओं की जांच करेगा। वे जांच करके दोाी के खिलाफ कार्रवाई करेंगे, उनको न्यायालय तक ले जाएंगे और न्यायालय उन पर विचार करेगा। दोा प्रमाणित करने में

आरपीएफ सक्षम हुई तो उन्हें सजा भी होगी। इस तरह का एक सुधार करने का काम जारी है।

इसी प्रकार जहां तक पुरानी रेल परियोजनाओं का सुधार करने का सवाल है उसमें जम्मू और उधमपुर लाइन के बारे में रेल मंत्री ने घोाणा भी की है कि बहुत कम समय में यह काम शुरु होने जा रहा है। यह देश के लिए एक उदाहरण होगा। आजादी के बाद से आज तक जम्मू-कश्मीर में तरह-तरह की घटनाओं के चलते वह इलाका अलग-थलग पड़ा था। उसे देश की मुख्य धारा में लाने का एक प्रमुख कदम उठाया गया है। गांवों के लोग जब रेल टिकट के लिए जाते थे तो लम्बी कतारों लगी रहती थीं। बिचौलिए नाजायज पैसा लेते थे। आज स्थिति यह बनी है कि देश के हर कोने में यहां तक कि गांवों में जो रेलवे स्टेशन हैं, वहां कम्प्यूटर से आरक्षण की सुविधा उपलब्ध है। अब यात्री ट्रेन का टिकट देश के किसी कोने से आने और जाने का, गांवों में रह कर बगल के स्टेशन से ले सकते हैं। रेल मंत्री ने यह घोाणा की है कि अब घर में भी टिकट पहुंच जाएगा। हम इसलिए रेल मंत्री जी को बधाई दे रहे हैं।

रेल मंत्री जी ने सोनपुर में पुल का शिलान्यास किया। मुझे भी वहां पहुंचना था लेकिन मैं विलम्ब से गया। वह तब तक वहां से चले गए थे। मैं वहां सोनपुर के लोगों से मिला। उन्होंने कहा कि आपको एक ज्ञापन भी दिया था। यदि रेल पुल थोड़ी बगल में बने जहां रेल की जमीन भी है तो अच्छा होगा। सोनपुर में एशिया का बहुत विख्यात मेला लगता है। वहां पशु से लेकर हर चीज की बिक्री होती है। बाहर के लोग भी साल में एक बार भारी संख्या में वहां आते-जाते हैं। किसानों की जमीन उस पुल में आने की संभावना है। इससे मेले को भी बहुत भारी नुकसान होगा। शायद आपने अपने पदाधिकारियों को नए सिरे से देखने के लिए आदेश भी दिया है। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि आप इसे खुद देख लें। यदि पुल बगल में करने से दिक्कत नहीं होती है तो उस पुल का स्थान परिवर्तित कर देना चाहिए।

रघुवंश बाबू कह रहे हैं कि हमारा काम हो गया। यह सच्चाई है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र का कुछ इलाका ऐसा है जो गांव का इलाका है, गरीब का इलाका है, कमजोर वर्ग के लोगों और मजदूरों का इलाका है।

पहले गांव के लोगों को बाहर जाने का मौका नहीं मिलता था और बाहर के लोग भी नहीं आ पाते थे। इस तरह चारों तरफ से उनका कोई सम्पर्क नहीं हो पाता था। वे लोग उसी धरती में पैदा होते और वहीं मर जाते हैं। उन लोगों को जिन्दगी में कभी रेल की सीटी की आवाज नहीं सुनने को मिलती थी। मैं आज माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं और प्रधान मंत्री माननीय श्री अटल बिहारी वाजपेयी का आभार प्रकट करता हूं कि उन्होंने इस क्षेत्र के लिये नई रेल लाइन स्वीकृत की। मैंने कई बार प्लानिंग कमीशन से आग्रह किया लेकिन फाइल वापस लौटा दी जाती थी। मेरा भरपूर प्रयास चलता रहा और आखिरकर माननीय रेल मंत्री जी के अलावा माननीय प्रधान मंत्री से निवेदन करने के बाद महाराजगंज-मसरख रेल लाईन स्वीकृत हुई। मैं अपनी और अपने क्षेत्र की जनता की ओर से दोनो का आभार प्रकट करता हूंâ€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : अब आप बैठिये। आपको लाइन मिल गयी है।

श्री प्रभुनाथ सिंह : सभापति जी, मैं भााण नहीं कर रहा हूं केवल एक-दो बातें कहूंगा। मैं बताना चाहूंगा कि माननीय रेल मंत्री जी रीबीलगंज गये थे जहां जनता ने एक रेल यार्ड बनाये जाने की मांग की है। माननीय रेल मंत्री जी ने सहानुभूतिपूर्वक विचार करने के लिये हमें आश्वासन दिया था। हमें लगता है कि रेल विभाग के पदाधिकारी उस दिशा में कुछ कार्य कर रहे हैं। मैं चाहूंगा कि माननीय रेल मंत्री जी कागज पर आदेश निकाल दें ताकि कार्य जल्दी शुरु किया जा सके। इसके अलावा मैं अपने पिछड़े क्षेत्र के लिये एक रेलवे स्कूल की मांग कर रहा हूं, जिस प्रकार का स्कूल देहरादून में चलता है लेकिन बिहार में एक भी नहीं है। माननीय रेल मंत्री जी को जमीन उपलब्ध करा देते हैंâ€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : क्या दानापुर में नहीं है?

श्री प्रभुनाथ सिंह : लेकिन दानापुर में भी देहरादून जैसा स्कूल नहीं है। हम देहरादून जैसा चाहते हैं। महाराजगंज में बहुत ज्यादा जमीन हैâ€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : बस हो गया। अब आप बैठिये।

श्री प्रभुनाथ सिंह : सभापति जी, क्या हम शिक्षा की बात नहीं करें? हम कह रहे हैं कि महाराजगंज में बहुत ज्यादा जमीन उपलब्ध है जहां देहरादून जैसा एक स्कूल बनवा दें तो कृपा होगी।

सभापति जी, मैं इन्हीं शब्दों के साथ माननीय रेल मंत्री जी ने देश के लिये जो किया है और जहां वह बिहार में पैदा हुये, वहां की जनता की तरफ से, अपनी तरफ से और आपकी तरफ से उन्हें धन्यवाद देता हूं और अपनी बात समाप्त करता हूं।

SHRI ADHIR CHOWDHARY (BERHAMPORE, WEST BENGAL): Sir, the hon. Railway Minister has presented a Vote on Account amounting to more than Rs. 26,000 crore to run the Railways for another four months. It does not require any genius to discover the sole objective of presenting the Vote on Account. The intention is to influence the results in the impending polls. Soon after the placement of the Interim Budget, the hon. Minister has claimed to the Press that it is a 'feel cheerful' factor. Soon, this Government will realise that it is not a 'feel cheerful' factor, but it is rather a 'feel tearful' factor.

He has also claimed that this budget is businesslike. Yes, it should be so because the Railways cannot evade its commercial perspective while presenting the budget. In this context, I would like to refer a quotation from Lever Hulme. He said: "Nothing can be greater than business, however small it may be, that is governed by conscience and nothing can be more meaner and petty, however large it may be, that is governed without honesty and brotherhood." Paraphrasing the same, I would like to say that nothing can be more ridiculous than the far-fetched proposals made by the Minister when they are intended to woo the electorate.

Sir, right from the beginning, the Interim Budget has attempted to eulogise the hon. Prime Minister, the

only unique selling proposition of the NDA conglomerate. However, this Government has not even indulged in uttering any remorse to the disastrous incidents that took place in Assam, the ethnic flare up which even took a toll of many innocent lives. But for the bold administrative measures taken by the Government of Assam, the situation could have snowballed into catastrophic dimensions. Even the grand nephew of our hon. Prime Minister was thrown out from a running train. Now, the question is: where are we heading for? The rail journey has become a nightmare now. It has simply turned into a nemesis during the era of Shri Nitish Kumar. The Government did not visualise the gravity of such disastrous episodes in rail journey in our country. Just by resorting to statistical jugglery, they cannot hoodwink the people of India for long, because in absolute terms, still the railway accidents are quite on the higher side in the international perspective.

Sir, today, Indian Railway has become a death parlour and corporate killing is taking place by the deliberate neglect of the Railway Ministry. Even the Minister himself has admitted that 65 per cent of railway accidents are attributed to the inefficiency of railway staff.

Now, I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister to the financial mismanagement of his Ministry. Virtually, at present, the Railway has landed itself in a financial mismatch. Budgetary support for Railways has been declining over the years. During the Fifth Five-Year Plan period, 75 per cent of budgetary support was provided to the development of Railways. In the Sixth Plan period, 54 per cent of budgetary support was given to the Railways. During the Seventh Plan period, it was to the tune of 42 per cent. In the Eighth Plan period, it was reduced to 33 per cent and in the Ninth Plan period, it was further reduced to 29 per cent. So, with no alternative, the Railways had to resort to external borrowings. During the Ninth Plan period, it was suggested to mobilise internal resources, to make fresh investments for the development of Railways.

But the Ministry has failed miserably in mobilising the resources. For the Annual Plan 2001-2002, a total outlay of Rs. 12,330 crore has been estimated, comprising an internal generation of resources of Rs. 2,630 crore, that is, 21 per cent; market borrowings of Rs. 3,000 crore, that is 24 per cent; capital from general exchequer of Rs. 4,040 crore, that is 33 per cent; a Special Railway Safety Fund of Rs. 2,210 crore, that is, 18 per cent; and Safety Fund of Rs. 450 crore.

In the same way, in the Annual Plan for 2003-2004, there was a proposal for an outlay of Rs. 12,918 crore,comprising internal generation of resources of Rs. 2,630 crore, that is, 20.36 per cent; market borrowings of Rs. 3,000 crore, that is, 23.22 per cent; and capital from General Exchequer of Rs. 4,544.34 crore, that is, 35.18 per cent.

In this year's Budget also, the Annual Plan for 2004-2005 has been kept tentatively at Rs. 13,425 crore. This includes budgetary support of Rs. 4,544 crore, that is, 33 per cent. The internal resources are only 19 per cent and Special Railway Safety Fund is only 20 per cent. Therefore, it clearly indicates that the Railway finances have been in the doldrums. When the traffic volume has registered a slight growth, it is not commensurate with the earnings of the Railways. May I ask the hon. Minister how much earnings have been unrealised so far?

The most salient feature is that bulk of the freight movement has now been diversified to the road sector. The share of the freight movement has been declining in so far as the Railways are concerned. In the year 1950-51, the share of the road sector was only 12 per cent of the total freight movement; it has now reached 60 per cent. In 1950-51, the Railways' share in freight movement was 88 per cent; now it has been reduced to 40 per cent. Even in 2001-2002, the ratio between rail and road in so far as freight movement is concerned, was only 18:82.

Till now, the backlog of track renewal during the Tenth Five Year Plan has been 34,990 kilometres. However, the Government is promising too much, but it has not been implementing its promises. Almost all the Members of this House must agree to the contention made by me. Since long, I have been demanding a railway connection for the Nashipur-Azimganj. The hon. Minister has allotted Rs. 2 crore for that project. But till now, not even a farthing has been spent on that particular project. It is simply discrimination against the district of Murshidabad. The Minister of Railways is totally apathetic to the problems not only in relation to the State of West Bengal in general but also for the district of Murshidabad in particular.

श्री निखिल कुमार चौधरी (कटिहार) : सभापति महोदय, आपने रेल बजट पर मुझे बोलने का मौका दिया है, मैं इसके लिए आपको ह्रदय से धन्य वाद देता हूं।

इस देश के और इस राट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन की सरकार के मुखिया, देश के सर्वाधिक लोकप्रिय नेता और हमारे प्रधानमंत्री अटल बिहारी वाजपेयी के नेतृत्व में रेल मंत्री ने जो करतब दिखाये हैं, उनकी जितनी भी सराहना की जाये, वह कम है, इसलिए हम धन्यवाद देने के लिए खड़े हुए हैं। इस

अन्तरिम बजट में जो कुछ इन्होंने जनता की भलाई के लिए चीजें रखी हैं, हम उनकी सराहना करने के लिए यहां खड़े हैं। जहां तक सुरक्षा का सवाल है, संरक्षा का सवाल है, उसमें रेल मंत्री ने भरपूर कोशिश की है और राजकीय रेल पुलिस के साथ आर.पी.एफ. को जोड़कर जो काम किया है, इससे भी लोगों को और सुरक्षा मिल सकेगी, ऐसा हमारा ख्याल है।

राट्रीय रेल विकास योजना के तहत भी बड़े जोरदार ढंग से काम किया गया है, हम उसकी सराहना करते हैं। रेल मंत्री ने कई एडीशनल रेल चलाने की योजना बनाई है, जिसमें डी.एम.यू. और ई.एम.यू. को उन्होंने पूरा किया है। 2003-2004 की बजट स्पीच में जो घोाणा की थी, उनमें से अधिकतम डी.एम.यू. और ई.एम.यू. चालू हो चुकी हैं। 35 अतिरिक्त सर्विस ट्रेनें, जनशताब्दी एक्सप्रैस जो इस र्वा चलनी थीं, उनको भी चालू कर दिया गया है, मैं इनके लिए धन्यवाद देता हूं। सबसे महत्वपूर्ण जो टेक्नोलोजी के युग में हम लोग रहते हैं, 30 मिनट की देरी पर जहां कहीं भी ट्रेनें खड़ी हैं, उनकी सूचना भी देने की जो व्यवस्था की गई है, जो राजधानी, जनशताब्दी और शताब्दी ट्रेनों के लिए उपलब्ध होगी, यह बहुत बड़ी बात हुई है। तत्काल सेवा योजना का विस्तार हुआ है और माल ढुलाई के मामले में भी जो टार्गेट रखे गये थे, उससे और भी ज्यादा टार्गेट को समय से पहले ही हमने पूरा किया है।

हम जानते हैं कि रेलवे जीवन की एक धारा है। राट्रीय धारा में रेलवे का महत्वपूर्ण योगदान है। जिस तरह मानव जीवन के लिए पानी, हवा और अन्न उपयोगी हैं, इसी तरह मानव जीवन में उत्थान के लिए रेलवे का बहुत महत्वपूर्ण स्थान है। इस काम के लिए रेल मंत्री ने बहुत सारी बातें यहां रखी हैं, जिनका जिक्र हमारे अन्य वक्ताओं ने किया है। सबसे बड़ी बात जो इस देश में रोजगार के अवसर मुहैया कराने की बातें हुई हैं, रेलवे की योजनाओं के चलते, जो ट्रेन के नये विस्तार किये गये हैं, जो ट्रैक्स बढ़ाये गये हैं, इसके चलते प्रत्येक र्वा तीन लाख लोगों को रोजगार मिलेगा, यह एक बहुत बड़ी उपलब्धि है।

मैं कहना चाहता हूं कि सबसे बड़ी जो सम्पर्क क्रान्ति ट्रेन चली है, इससे भी काफी विकास होगा। मैं आपसे कहना चाहता हूं कि 18 सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रैस चली हैं, जिनमें से एक सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रैस की शुरूआत आठ फरवरी से कर रहे हैं, लेकिन बिहार में जो सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रैस चलेगी, वह नई दिल्ली से समस्तीपुर तक है। हम चाहते हैं कि इसका विस्तार कटिहार तक किया जाये। समस्तीपुर से यह कटिहार तक चले, इसकी हम माननीय रेल मंत्री जी से अपेक्षा करते हैं। हम अन्तरिम रेल बजट के खर्चे की बात पर न जाकर रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहते हैं कि कटिहार, जो पूर्वोत्तर रेलवे का गेटवे है, जहां से 6 दिशाओं में ट्रेन चलती हैं, उसे कुछ थोड़ा महत्व दिया जाये, क्योंकि इसकी सीमाएं नेपाल और बंगलादेश से जुड़ती हैं।

यह अंतर्राट्रीय महत्व की जगह है। मैं आपसे आग्रह करना चाहता हूं कि राट्रीय राजपथ का विकास हुआ है, हवाई जहाजों का भी विकास हो रहा है, तथा रेलवे का भी विकास हुआ है लेकिन कटिहार में रेल की उपलब्धि के लिए हम आग्रह करना चाहते हैं। कटिहार में पहले कई जगह ट्रेनें रुकती थीं। वहां पर ट्रेनों का कहीं-कहीं ठहराव देने की मांग हमारी पहले से रही है। माननीय रेल मंत्री जी जब कटिहार गये थे तब भी हमने यह मांग रखी थी। â€¦ (व्यवधान)

16.30 hrs. (Mr. Speaker *in the Chair*)

अध्यक्ष महोदय, मैं दो-चार मिनट में अपनी बात समाप्त कर रहा हूं। कटिहार में एक ट्रेन हाटे बजारे है। जो रेल कटिहार से खुलकर कलकत्ता तक जाती थी, आज उसका विस्तार बरौनी तक किया गया है। वह ट्रेन बरौनी से कलकत्ता तक चले लेकिन हमारी मांग है कि एक जोड़ी ट्रेन बढ़ाई जाये जिससे लोगों को देरी के कारण जो कठिनाई उठानी पड़ती है, उस कठिनाई से लोगों को बचाया जाये।

कटिहार का एक महत्वपूर्ण वारसोई स्टेशन है जो काफी रेवन्यू देता है। हम मांग करते हैं कि अमृतसर-डिब्रूगढ़, 5933 अप और 5934 डाउन, लोहित एक्सप्रैस, 5631 अप-5632 डाउन, जोधपुर-गुवहाटी एक्सप्रस, 5631अप और 5632 डाउन, दादर-गुवहाटी एक्सप्रैस 5647 अप और 5648 डाउन का ठहराव वारसोई में दिया जाना चाहिए क्योंकि यह एक महत्वपूर्ण स्टेशन है। वहां बहुत बड़ी आबादी है। सड़कों का वहां कोई स्थान नहीं है यानी सड़क वहां तक पहुंच ही नहीं पाई है। अगर यह ठहराव दिया जायेगा तो लोगों को बहुत लाभ होगा।

मैं रेल मंत्री जी से बड़ी विन्रमतापूर्वक मांग करता हूं कि केपिटल एक्सप्रेस जो दानापुर से कटिहार तक जाती थी, आज उसको बढ़ाकर एनजीपी तक किया गया है। इसके एवेज में हम बोनस मांगना चाहते हैं कि केपिटल एक्सप्रैस का ठहराव लाभा एवं प्राणपुर रोड स्टेशन में दिया जाना चाहिए। यह बिना खर्च की मांग है। मुझे प्रसन्नता है कि आज आप इसे अपने भााण में पूरा करने की बात कहेंगे। यह हम आपसे अपेक्षा रखते हैं।

हम स्वास्थ्य की दृटि से भी कुछ मांग करना चाहते हैं। भारतीय चिकित्सा पद्धति में बढ़ते हुए प्रभाव को नजर में रखते हुए रेल अस्पताल में आमूल-चूल परिवर्तन की आवश्यकता है। रेलवे अस्पताल में अंशकालिक होम्योपैथिक डाक्टरों की बहाली होती आई है। इसी तर्ज पर आयुर्वेदिक डाक्टरों की बहाली भी होनी चाहिए, यह हम रेल मंत्री जी से इस अंतरिम बजट के जरिये मांग करते हैं। 110 एकड़ जमीन कटिहार में अर्जित है है जो नदी के किनारे है, हम चाहते हैं कि जब रेलवे का विकास हो रहा है तो वहां कंक्रीट स्लीपर बनाने का कारखाना कटिहार की 110 एकड़ रेलवे की अर्जित भूमि पर बनाया जाना चाहिए।

मैं आपसे यह मांग करते हुए अपनी जायज बातें रखना चाहता हूं कि ट्रेन 5201-अप जो सबसे पहले कटिहार से शुरू हुई थी तथा जिसे बाद में बरौनी से चलाया जाने लगा, मेरी मांग है कि पुनः उस ट्रेन को कटिहार से चलाया जाना चाहिए। मुझे भरोसा है कि आप इस मांग को जरूर स्वीकार करेंगे। हम आपको धन्यवाद देते हैं कि आपने ऐसे रिमोट एरिया में ट्रेन पहुंचाने का काम किया, जम्मू से उधमपुर तक रेलवे को ले जाने का काम किया है जो दुनिया की सबसे बड़ी उपलब्धि मानी जा रही है। इतनी ऊंचाई पर ट्रेन चलाना दुनिया में दूसरी जगह नहीं मिलता है जिसे आपने करने का काम किया है।

अभी आपने कटिहार जाकर मनिहारी से अहमदाबाद तक ट्रेन चलाने की मांग को स्वीकार किया है, इसे तत्काल पूरा करने की कोशिश कीजिए। मैं आपसे मांग करता हूं कि मनिहारी से इसे आप भालुका तक चलाने की कोशिश कीजिए। â€¦ (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : अब आप समाप्त करिये।

...(व्यवधान)

श्री निखिल कुमार चौधरी : मैं एक-आध मिनट में समाप्त कर रहा हूं। â€¦ (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : हमारे पास टाइम बहुत कम है इसलिए आप जल्दी समाप्त करिये।

...(व्यवधान)

श्री निखिल कुमार चौधरी : मैं समाप्त करता हूं। मैं आपसे आग्रह करना चाहता हूं कि आम्रपाली महानन्दा एक्सप्रैस नार्थ ईस्ट एक्सप्रेस के जनरल कोचों की संख्या बढ़ाई जानी चाहिए। पुनः मैं प्रधान मंत्री जी के साथ-साथ इस देश के सर्वाधिक योग्य रेल मंत्री के रूप में श्री नीतीश कुमार जी को बधाई देना चाहता हूं और उनके प्रति अपनी शुभकामनाएं प्रकट करना चाहता हूं कि आने वाले दिन में पुनः वह रेलवे मंत्री बनें और देश को और ऊंचाई पर ले जायें। हिन्दुस्तान जो 21वीं सदी का देश बनना चाहता है, वह 21वीं सदी का हिन्दुस्तान बना रहे। यही कहते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

अध्यक्ष महोदय : मित्रों, मैं हरेक सदस्य को केवल पांच मिनट दे सकता हूं क्योंकि हमें किसी भी स्थिति में छः बजे वोटिंग करनी है। इसलिए आप पांच-पांच मिनट में अपने विचार रखें।

श्री चन्द्र भाण सिंह (फर्रुखाबाद) : माननीय अध्यक्ष जी, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, मैं उसके लिए आपको धन्यवाद देता हूं। रेल मंत्री जी ने बहुत अच्छे-अच्छे कार्य किए हैं। ऐक्सीडैंट न हो, इसके लिए आपने रक्षा कवच की योजना बनाई है और उसमें काम भी शुरू किया है। यह एक अच्छी शुरुआत है। आपने सिगनल व्यवस्था में भी मूलभूत परिवर्तन किया है और परिवर्तन करने जा रहे हैं। यह भी एक सराहनीय कार्य है। पैसेंजर्स में 3 प्र ातिशत का इजाफा हुआ है, इसके लिए भी मैं आपकी सराहना करता हूं। आपने ढुलाई में भी अच्छी बढ़ोत्तरी की है, यह भी एक सराहनीय काम है।

जम्मू से उधमपुर मेरे ख्याल से दुनिया की सबसे ऊंची जगह पर रेल लाइन पहुंचाने का जो काम आप करने जा रहे हैं, निश्चित ही ये सब सराहनीय कार्य आपके हैं, इसमें कतई दो राय नहीं है, लेकिन इसके अलावा भी बहुत से ऐसे काम हैं जो हमें अभी करने हैं। मैं आपका ध्यान कल ही की एक घटना की ओर दिलाना चाहता हूं। मैं कल जोधपुर-हावड़ा एक्सप्रैस के लिए इटावा में खड़ा हुआ था। कानपुर में एक पैसेंजर की तबियत खराब हो गई। जब टेलीफोन किया गया तो पता लगा कि डाक्टर इटावा में उपलब्ध होगा। मैं जोधपुर-हावड़ा एक्सप्रैस की बात कर रहा हूं। जब वह गाड़ी इटावा में रुकी तो वहां डाक्टर उपलब्ध नहीं हुआ। उसके बाद जब ट्रेन चलने लगी तो चेन पुलिंग हुई। ट्रेन आधे घंटे रुकी रही जिसकी वजह से शताब्दी एक्सप्रैस भी लेट हुई। मैं चाहूंगा कि यदि कोई पैसेंजर रास्ते में बीमार होता है तो उसके लिए मैडीकल की सुविधा होनी चाहिए। रेलवे में यह प्रावधान है कि यदि किसी पैसेंजर की तबियत खराब हो जाती है तो उसे मैडीकल सुविधा उलपब्ध हो। लेकिन वहां ऐसा नहीं हो पाया।

मैं ऐसे जिले में रहता हूं जहां ब्रॉडगेज और मीटरगेज दोनों लाइनें हैं लेकिन हमारा जिला किसी भी मुख्य शहर से जुड़ा हुआ नहीं है। दिल्ली से कालिन्दी एक्सप्रैस मात्र एक गाड़ी चलती है जिसे मेरे विगत साढ़े चार साल के कार्यकाल के दरम्यान अब तक कम से कम ग्यारह बार रोका गया है। कभी कुंभ मेले के नाम पर वह काट दी गई, कभी बताया गया कि फॉगिंग हो रही है, इसलिए उस ट्रेन को बंद कर दिया गया है, कभी पता लगा कि फ्लड आ गया है, यमुना जी का पुल बहने वाला है तो सबसे पहले कालिन्दी एक्सप्रैस को रोक दिया गया। फर्रुखाबाद से व्यापारी आते हैं, फर्रुखाबाद से जनता दिल्ली आती है और मात्र एक ही ट्रेन है। रेलवे विभाग की निगाह में वह ट्रेन लावारिस है। वह एक ऐसी ट्रेन है जिसका कोई भी दुनाधारी नहीं है। वह ट्रेन अभी भी बंद है। व्यापारियों के दृटिकोण को ध्यान में रखते हुए उसे तुरंत शुरु किया जाए।

कानपुर से हाथरस के लिए आमान परिवर्तन का काम प्रगति पर है। पहली तौर पर आपने कानपुर से फर्रुखाबाद के आमान परिवर्तन की बात की। सारी पुलिया बन गई, सारा काम कम्प्लीट हो गया, स्लीपर पड़ गए, रेल लाइन पड़ गई और जितना भी मौजूदा काम है, सब हो चुका लेकिन उसके बाद भी जब कभी वहां के डिवीजनल मैनेजर आते हैं तो एक ही बात कहते हैं कि यह अगले दिसम्बर में पूरा हो जाएगा। पता नहीं वह दिसम्बर कब आएगा। मैं चाहूंगा कि उसका आमान परिवर्तन जल्द से जल्द हो जाए ताकि फर्रुखाबाद जिला भी बड़े शहरों - कानपुर और लखनऊ से जुड़ सके।

यदि आपको ठीक लगे तो मेरा एक सुझाव है। हम जब भी हवाई यात्रा करते हैं तो टिकट के साथ इंश्योरैंस का पैसा चार्ज कर लिया जाता है। क्या ऐसी व्यवस्था नहीं हो सकती कि रेल का टिकट खरीदते समय आप इंश्योरैंस की बात करें क्योंकि मुझे मालूम है कि आप होने वाली घटनाओं को रोक नहीं सकते हैं और न ही वह आपके बस का काम है?

हिन्दुस्तान की आबादी इतनी है, जिसके चलते अगर आप इसे रोकना भी चाहें तो पूरी तरह से नहीं रोक सकते हैं। लेकिन जो आदमी सफरर हो, जिसकी मौत हो चुकी है, अगर उसके परिवार को कुछ पैसा मिले तो क्या ऐसा कुछ प्रावधान हो सकता है, आप अपनी टिकट में ऐसा प्रावधान कर सकते हैं ताकि इंश्योरेंस का पैसा उसके परिवार, उसके बच्चों को मिल सके?

महोदय, मेरी एक और राय है। मुझे आपके प्रदेश बक्सर में जाने का मौका मिला। मैं बक्सर रेलवे स्टेशन के प्लेटफॉर्म पर खड़ा था तो मैं नहीं समझ पाया कि मुझे कहां पैर रखना चाहिए क्योंकि वहां हर जगह सिर्फ मैला के अलावा मुझे दूसरी चीज नजर नहीं आई। क्या ऐसी व्यवस्था हो सकती है कि प्लेटफॉर्म और शौचालयों की सफाई की व्यवस्था के लिए आप कोई प्राइवेट इंतजाम करें, जिस तरीके से हमारे एसजीपीआई, लखनऊ में प्राइवेट नर्सेस, प्राइवेट सफाई का काम होता है। मैं दावे के साथ कह सकता हूं कि हिन्दुस्तान के जितने अच्छे से अच्छे अस्पताल हैं, उनमें एसजीपीआई की सफाई और वहां की नर्सेस की व्यवस्था आपको कहीं और देखने को नहीं मिलेगी। यदि सफाई की व्यवस्था रेलवे प्राइवेट कर दे तो निश्चित ही लोगों को गन्दगी से राहत मिलेगी, लोगों को आराम मिलेगा।

मैं एक बात और बताना चाहता हूं कि हमारे शिकोहाबाद और फरुखाबाद के बीच में ब्रॉडगेज लाइन्स पिछले 60 र्वा से हैं। उनके नवीनीकरण का कार्य तो शुरु किया गया है लेकिन देखने में यह आया है कि नवीनीकरण की गति इतनी धीमी है कि मात्र 43 कि.मी. की दूरी को तय करने में ही पिछले तीन साल से लगातार काम हो रहा है। अभी कितने र्वा और लगेंगे, मैं नहीं समझ पा रहा हूं। महोदय, वहां पटरियां पड़ी हुई हैं, स्लीपर पड़े हुए हैं, उनके नवीनीकरण के लिए यदि आप थोड़ा और प्रयास कर दें तो निश्चित ही वहां की जनता को आराम मिलेगा।

नयी-नयी योजनाएं शुरू हुई हैं, जिसके लिए मैं आपको धन्यवाद दे चुका हूं लेकिन एक बात कहना चाहता हूं कि चाइना और हिन्दुस्तान की आबादी लगभग बराबर है। वहां एक हजार कि.मी. रेल लाइनें पड़ती हैं। मैं आपसे उम्मीद करता हूं कि क्या आप आगे ऐसी कुछ व्यवस्था करेंगे और क्या एक अरब जनसंख्या की सुरक्षा के लिए आप यहां ज्यादा से ज्यादा लाइनें बिछाने की कृपा करेंगे ?

SHRI TRILOCHAN KANUNGO (JAGATSINGHPUR): I thank you, Mr. Speaker, Sir, for giving this opportunity. I stand to support the Interim Railway Budget presented by the hon. Minister, Shri Nitish Kumar. While doing so, through you, I have two or three matters to be brought before him, not for consideration but for action which has been neglected so far.

My points are regional in nature, but it is for the prosperity of the Indian Railways. These issues have

been neglected. Orissa has the lowest rail track area. It is having only 13 kilometres per 1000 square kilometres of area. It is the lowest among the major States. I am telling you, Sir, that for the last 40 years, there has been a demand for a railway line between Talcher and Bimlagarh. It had been surveyed three times. The latest survey was done in 2000-01. When it was done, it was found that the rate of return was quite high. It is 10.4 per cent. It is not only economically viable, but it is also socially a desirable project. It passes through 100 per cent tribal area. It passes through the mineral rich area. It passes through the forest area and it will lessen the distance of Rourkela to various growth centres of Orissa and the country. Talcher-Bimlagarh rail line has been neglected after the latest survey of 2000-01. We had expected that with the advent of the Tenth Plan, it would definitely be taken up, but it has not yet been taken up under several pretexts.

Sir, I will tell you that the lines, which have been abandoned by the Railways/ Railway Ministry, have been taken up. They have minus rates of return. I do not want to tell you the names. Of course, it is not done during Shri Nitish Kumar's time, but it has been done.

The railway lines which are going to give you the best returns have not been taken up. One such line is the Talcher-Bimlagarh line. I feel, in his reply to this discussion on the Interim Budget the hon. Minister of Railways who is today in a very cheerful mood − would definitely announce taking up of this line quickly. I am told, it has been cleared by the Planning Commission and has also been approved by the Cabinet. So, I request that he should announce this today. Nobody knows who would come back to the Fourteenth Lok Sabha. When we go back to our State, we can at least say that we have got this Talcher-Bimlagarh line included for Orissa. It is insulting to have the provision of only one thousand ruppes in supplementary demand.

It is very much depressing that there are two narrow gauge lines whose gauge conversion has not been done. The first is the Naupada −Gunpur line and the other is the Rupsa-Bangriposi line. They were constructed during the time of the then *Maharajas*. Thousands of kilometres of gauge conversion has been effected during the last three Plan periods but these two lines have not been taken up. The first line is of 89 kilometres and runs through the States of Andhra Pradesh and Orissa. The second line is hundred per cent in Orissa and is of 90 kilometres. If this line is completed, the distance would be lessened to Tata if it could connect Gorumahisani. It would lessen the distance to the tribal areas and it would be socially beneficial to the tribal people. For the Naupada-Gunpur line, the latest estimated cost is Rs. 91 crore but only Rs.5 crore have been provided. So, I would like to know from the hon. Minister in how many years it would be completed. Similarly, for the Rupsa-Bangriposi line also, the estimated cost is Rs. 78 crore and no land acquisition is necessary. It could be completed within two to three years provided money is earmarked for its construction. It would give very good returns but it has not been taken up.

I have brought to the notice of the hon. Minister, through you, two important matters and I hope in his reply he would assure us that work on these lines would be taken up in 2004-2005 in right earnest. This is my request.

अध्यक्ष महोदय : मैं अगला नाम पुकारने से पहले सभी सदस्यों को कहना चाहता हूं कि सदस्यों को अपना लिखित भााण सभा पटल पर रखने की अनुमति है। जो सदस्य अपना लिखित भााण सभा पटल पर रखना चाहते हैं, वे रख सकते हैं। मैं पांच बजकर दस मिनट पर मंत्री जी का जवाब शुरू कराना चाहता हूं और उन्हें पूरा समय देना मेरा कर्त्तव्य है।

*डॉ0 महेन्द्र सिंह पाल (नैनीताल): माननीय अध्यक्ष महोदय, उत्तरांचल राज्य में रामनगर, जिला नैनीताल में उत्तरी रेलवे जोन व पूर्वी रेलवे जोन को मिला कर एक उत्तराखंड रेलवे जोन बनाया जाना चाहिए, जिससे उत्तरांचल में रेलों का कार्य उत्तरांचल में रेलों का विकास हो सके। अतः उत्तरांचल में उत्तराखंड जोन बनाया जाये।

हरिद्वार-कोटद्वार से नयी रेल लाईन को वाया जसपुर से रामनगर अतिशीघ्र शुरू किया जाये व किच्छा से सितारगंज वाया नानकमता टनकपुर भी बनाया जाये। यह जिला चम्पावत-टनकपुर से जिला वागेश्वर तक एक नयी रेल लाईन बनायी जाये। इस रेल लाइन का सर्वे ब्रिटिश काल में हो चुका था। अतः इसका नये ढंग से सर्वे होना अतिआवश्यक है।

उत्तरांचल राज्य को एक रेल मुम्बई से बरेली होते हुए काठगोदाम जिला नैनीताल अतिशीघ्र शुरू करनी चाहिए। सम्पर्क क्रांति नयी रेल को नयी दिल्ली से काठगोदाम शुरू किया जाये और यह रेल नयी दिल्ली से ही अतिशीघ्र शुरू किया जाये, जिससे लोगों को रेल सुविधा नयी दिल्ली से प्राप्त हो सके।

रामनगर से दिल्ली के लिए एक नयी रेल अतिशीघ्र चलायी जाये, जिससे रामनगर क्षेत्र में स्थित कार्बट पार्क का पूरे भारतवसियों के साथ दुनिया भर के यात्री लाभ उठा सकें। इस आशय का पत्र मंत्रालय को मुख्यमंत्री, उत्तरांचल द्वारा लिखा गया है।

* Laid on the table.

DR.M.V.V.S. MURTHI (VISAKHAPATNAM): Sir, I will confine my speech only to important points.

I am very glad that the hon. Minister of Railways has improved the efficiency of the Railways as well as the revenues substantially . But I would like to bring to his kind attention certain important things.

I have been requesting him for a long time that the Vizag-Chennai bound train is to be made a daily train, but I was not able to impress upon the hon. Minister of Railways about it. I do not know why. It is my misfortune. Even in spite of the heavy traffic, the train was introduced as a weekly train. So, I have been requesting him for the past one and a half years to two years to make it, at least, four-day-a-week train.

Now, the hon. Minister will remain there but we will not be there after two or three days. May I request the hon. Minister for Railways to make the Chennai-Vizag train a four-days-a-week train, at least, which I have been requesting him for a long time? A very huge traffic is there on the overnight train No. 6006. I would like to point out that a very sizeable number of Keralites are there in Vishakhapatnam. They are very small traders. There used to be one bogey attached to that Mangalore-bound train, that is, Patna-Cochin Express (No. 6310 and Howrah-Trivandrum Express No. 6234). One bogey used to be attached at Vishakhapatnam and detached at Mangalore. But later it was discontinued. These people are very small traders. They are going annually to their families and coming back. So, may I request the hon. Minister to restore this facility of attaching that bogey also to those trains?

I would like to say another thing about the Visakhapatnam railway station. The modernisation scheme of this railway station is pending for the past two years. A very little amount is being spent there. The population has increased to about two million but the facilities remain as at the level of only five lakh – half a million. A lot of congestion is there. May I expect the modernisation of the railway station to be expedited, which the hon. Minister had taken on record in the last Budget itself?

There are several things to bring to his kind attention. I want to bring only one more point to his kind attention. The hon. Chief Minister of Andhra Pradesh also has written to him to extend the railway line to the foothill of Srisailam hills. It is a very big pilgrim centre. The population of not only the State of Andhra Pradesh but also the nearby States will be benefited by extending the railway line to the foothill of Srisailam pilgrim centre.

Similarly, Bhadrachalam line is also pending for a long time. I request for early completion of that line also. There are so many things, but, at least, if these things are done, then we will be happy.

Sir, I thank you for giving me this opportunity.

*I would like to bring to your kind attention a persistent problem that is being faced in Vishakhapatnam city, my constituency. There are a number of Keralites and South Indians staying in Vishakhapatnam metropolitan city. For reaching their home towns, there are no direct trains. In the past, there used to be some bhogies attached to Patna-Cochin Express (Train NO. 6310) and Howrah-Trivandrum Express (Train No. 6324) and were withdrawn later.

May I request you, Sir, to consider favourably introduction to attachment of one bhogie each of Patna-Cochin Express and Howrah-Trivandrum Express, vice-versa from Visakhapatnam to cater to their needs, since oldage people and children are travelling and are unable to change the trains on their own. Most of the Keralites and South Indian public staying here are small-time traders and hoteliers. By doing so, you will be doing a great favour to these travelling public. I request that the following points also be considered :

The Gauge conversation from Nizamabad to Secunderabad should be expedited. For this additional funds to the tune of Rs.50 crores should be allocated.

Request to transfer railway land to the State Government to rehabilitate encroachers on alternative land offered by railways Vishakhapatnam.

Requests for funds for rail connectivity to minor ports of Gangavaram, Krishnapatnam and Vodarevu from nearest broadage line.

Construction of new railway line and development of Krshnapatnam in the east coast for export of iron ore and import of coal.

Introduction of one more daily shuttle train from Vizag to Borra caves for development of tourism.

Request to consider setting of a centre for information technology for railways at International Institute Of

Technology, Hyderabad.

Request for restoring three lines at Royapuram for Barytes Exports. The A.P. Mineral Development Corporation is supplying Baryte Lumps from Managamept mines to export house for export through Chennai port. Previously three railways lines available at Royapuram were being earmarked for unloading of Barye lumps. However, recently the Southern Railways has permitted manual inloading of iron ore rakes loaded from Hospet area and earmarked "Lines for unloading Iron ore restricting handling of Barytes to one line. The Union Minister was requested to issue to instruction to restore the previous arrangement of making arrangement of making available all the three lines at Royapuram siding for unloading of Burytes.

This request may kindly be acceded to.

* Laid on the table.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (CALCUTTA NORTH WEST): Sir, I draw your attention also regarding one letter which Sourav Ganguly, the Captain of the Indian Cricket Team, has written. I am carrying a letter of him addressed to Shri Nitish Kumar, for which I seek your support also. He has written to the hon. Minister of Railways with the hope that he would be able to draw his precious attention to the subject narrated in the following paragraphs. I do not want to read the whole letter but I will read a few portion of this letter which he has written to the hon. Minister of Railways.

> "You will indeed appreciate that we need infrastructural facilities for cricket where the trainees will not only be imparted coaching but also be given proper exposure of playing matches with reputed teams in our effort to develop their all round technical skills in cricket and also for building proper match temperament. I have already discussed the matter with quite a number of internationally reputed cricketers of yesteryears from different countries including our own who have kindly consented to be a part of our scheme.
>
> Our dream project can be a reality if you kindly allow the company to utilise the Cricket Complex, which has been developed recently by Eastern Railway at Behala, in southern part of Kolkata. It is assured that the interest of Eastern Railway will be totally protected in every manner and the company will utilise the complex during the period only when the same remains free. I understand the erstwhile General Manager of Eastern Railway, Sri S.C. Sengupta, had made a reference to Railway Board for obtaining the Board's "Administrative Approval".
>
> In the circumstances, I would earnestly request you to kindly look into the matter and arrange to expedite the Board's approval at your earliest convenience.
>
> I shall eagerly await your kind response in the matter."

Sir, Shri Sourav Ganguly is asking for a part of the Railway land which has been formed as a cricket complex under the Eastern Railway with a purpose that it can be set up as a cricket academy. I hope the hon. Minister of Railways, who has his imagination and farsightedness, will certainly respond to the appeal. I am making an appeal on behalf of the captain of the whole Indian team that the hon. Minister may kindly accede to the demand.

MR. SPEAKER : Is he asking for a specific time or is he asking for a portion of the particular complex?

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY: Sir, one complex has been set up by the Eastern Railway for their own purpose. What Shri Sourav Ganguly is asking is to hand over the complex to the committee headed by Shri Sourav Ganguly for finalising the whole issue by signing agreement with Railways. He has very categorically said that 'I am not going to disturb the Railway zone's order'.

I hope and believe that Shri Nitish Kumar, who has imagination and farsightedness and who loves sports also, will consider it. It is a new type of approach and, I think, a new dimension. In Australia also the Indian cricket team has performed very well. It can be a gift on behalf of the Railway Ministry.

MR. SPEAKER : He is not asking for a gift. He wants it only to be used. I am sure, the Railways will consider it.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : He is in a mood to open a cricket academy over there. I hope the hon. Minister will respond to it.

Secondly, many railway projects were announced on the floor of the House for West Bengal which include Digha-Tumluk, Balurghat-Eklaki and extension of metro up to Garia. I believe that these projects will be completed by the hon. Minister Shri Nitish Kumar as quickly as possible. The circular railway is really gaining momentum. More or less, the announced proposals are going to be completed very soon for which I want to convey my thanks and gratitude to the hon. Minister. On the other proposals of Digha-Tumluk, Balurghat-Eklaki and extension of metro up to Garia, these may kindly be taken up for sanction and early completion.

I will not take much time of the House and appreciate the work done by the Railways.

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : अध्यक्ष महोदय, श्री प्रभुनाथ सिंह जी अभी भाण दे रहे थे, वे रेल मंत्री जी को धन्यवाद दे रहे थे और उनकी प्रशंसा कर रहे थे।

महोदय, एक राजा अपनी प्रजा का हाल पूछा करते थे।

अध्यक्ष महोदय : आप रेल बजट पर चर्चा कर रहे हैं।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : महोदय, एक हज्जाम ठाकुर को गाय दान में मिली हुई थी, उनका छोटा परिवार था और रोज दूध-भात खाया करते थे। राजा ने होशियर हज्जाम ठाकुर से पूछा - आप हर जगह जाते हैं, बताइए कि प्रजा की क्या हालत है? हज्जाम ठाकुर ने कहा - हजूर, प्रजा कौशल से है, सब आनन्द में है। हज्जाम होशियार आदमी था। राजा ने उसको दान में मिली हुई गाय वापिस मंगा ली। इसके बाद फिर राजा ने हज्जाम ठाकुर से पूछा - आप हर जगह जाते हैं, बताइए कि प्रजा की क्या हालत है? इस पर हज्जाम ठाकुर ने कहा - हजूर, जनता खाने के बिना मर रही है, बहुत परेशान है। ऐसा ही हाल माननीय सदस्यों का है, जिनका अपना काम हो गया है, वे मंत्री जी की प्रशंसा कर रहे हैं। â€¦ (व्यवधान)

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार) : आप यह बताइए कि आपका काम हुआ है या नहीं?

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : हमारा काम हुआ है, हम प्रशंसा करेंगे, लेकिन आम जनता की क्या स्थिति है, वह मैं सदन में बताना चाहता हूं। महोदय, वैशाली भगवान बुद्ध की कर्म भूमि है, भगवान महावीर की जन्म भूमि है, जहां लिछवी रिपब्लिक जनतन्त्र का जन्म हुआ, जो सबसे पहला जनतन्त्र था। बौद्ध सर्किट को पूरा करने की मांग को पूरा किया गया है। हम इस मांग को बराबर उठाते थे। मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने इस मांग को पूरा किया और दस तारीख को प्रधान मंत्री जी द्वारा वैशाली में शिलान्यास होगा, इसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूं।

17.00 hrs.

इतिहास रचाने का काम हुआ है। आज से 2600 वर्ा पहले इतिहास की रचना हुई। भगवान बुद्ध द्वारा शांति का संदेश गया। उसे रेल लाइन से जोडने का निर्णय करके, मंजूर करने का काम हुआ। इसकी सन् 1904 से मांग थी। सौ वर्ाों के बाद सन् 2004 में वह मांग पूरी हुई।

आज आम जनता का क्या हाल है? मैं वह वर्णन करना चाहता हूं। हम लोग एसी फर्स्ट क्लास में जाते हैं। वहां भोजन का बढ़िया इंतजाम रहता है लेकिन उसी ट्रेन में जो आमभोगी यात्रा करता है, उसमें गरीब आदमी को बैठने के लिए जगह नहीं मिलती। जो लाइन लगा कर टिकट लेता है उसे सुविधा देने के लिए क्या काम हुआ, यह मैं बजट में खोज रहा था। आपने उसके लिए क्या प्रावधान किया? मोबाइल रखने वालों का मोबाइल से आरक्षण होगा लेकिन गरीब आदमी जो लाइन लगा कर टिकट लेता है उसका क्या हुआ, यह मैं बजट में खोज रहा हूं। बजट में उनके लिए कुछ नहीं हुआ। बिहार से रेलवे की टिकटों की बिक्री का हिसाब रेल मंत्री हमें बताएं। कम्प्यूटर से आरक्षण करने की बात बार-बार कह कर आप गलत काम मत करिए। गरीब आदमी जो रोज रेल में आता-जाता है और मेहनत करके अपना गुजारा चलाता है, जो कारखाने और खेती में काम करने वाला मजदूर है, उसकी क्या पीड़ा है? क्या आपने उसे समझा है? हम एसी डिब्बों में और राजधानी में सफर करते हैं। उसके बगल में आम गाड़ियां आती-जाती हैं, क्या आपने उनकी हालत देखी है? जैसे जेल में कैदियों के साथ अलग-अलग व्यवहार होता है वैसे ही गरीब और मेहनतकश लोग जो लाइन में खड़े होकर टिकट लेते हैं, उनके साथ अलग व्यवहार होता है। â€¦ (व्यवधान)

श्री अरुण कुमार (जहानाबाद) : आप एक दिन जन सेवा से चलिए और देखिए, तब सब पता लगेगा।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : जो आमभोगी है जो रिजर्वेशन नहीं कराता है, वे लोग कैसे यात्रा कर रहे हैं? सैंकिंड क्लास की क्या स्थिति है? मैं उसका वर्णन करना चाहता हूं। मैं उनके बारे में बजट में खोज रहा हूं। कोई एक दाना उनके बारे में मिल नहीं रहा है। मोबाइल से आरक्षण, कम्प्यूटर से आरक्षण की बात कही जाती है। गरीब लाइन से टिकट लेता है लेकिन फिर भी उसे वह नहीं मिलता है। ऐसे में उसे ब्लैक में टिकट लेना पड़ता है। ऐसे गरीब लोगों को सुविधा देने के लिए बजट में कोई प्रावधान नहीं किया गया है। सम्पूर्ण क्रांति और सप्त क्रांति गाड़ियां बहुत भर कर जाती हैं। इनसे सफल कोई ट्रेन नहीं हुई। सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस को देश के विभिन्न हिस्सों से जोड़ने की जो रेल मंत्री ने घोाणा की है वह भी उसी तरह से सफल होगी जैसे सम्पूर्ण क्रांति और सप्त क्रांति सफल हुई है। इनसे काफी लोगों को जो लाभ हुआ है उसी तरह से सम्पर्क क्रांति से लोगों को लाभ होगा, मुझे ऐसी उम्मीद है।

आज रेल लाइनें जर्जर हैं। वे बर्बाद हो गई है। पुल पुराने हो गए हैं और आउट डेटिड हैं। गाड़ियों में जो यात्री सवार होकर जाते हैं उनकी सुरक्षा की तरफ मैं रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्ति करना चाहता हूं। आप किसी स्टेशन में चले जाएं। वहां बहुत गन्दगी रहती है। उनकी सफाई का क्या इंतजाम किया गया है? लोग प्लेटफार्म पर नहीं चल पाते। वे कहते हैं कि जल्दी ट्रेन आए और चले जाएं। हम ऐसी गन्दगी स्टेशनों में देख रहे हैं।

कोंकण रेलवे ने स्काई बस का इंतजाम किया। हम कमेटी के थ्रू उसे देखने गए थे। अरबन डिपार्टमैंट उसे क्लीयर नहीं कर रहा है। दुनिया में जहां ऐसा कोई अनुसंधान नहीं हुआ, हमारे यहां वैज्ञानिकों और टैक्नॉलोजी के जानकार लोगों ने स्काई बस का अनुसंधान किया। इसके द्वारा घनी आबादी जैसे मुम्बई, कोलकाता, चेन्नई जैसे शहरों में खम्भे गाढ़ कर ट्रेन ऊंचाई में चलायी जा सकती है। इस पर खर्चा कम है। इसमें मैट्रो से एक तिहाई खर्चा है। यहां यह खर्चा 3 करोड़ रुपए का है जबकि वहां यही काम एक करोड़ रुपये में हो जायेगा। मैं जानना चाहता हूं कि कोंकण रेल कारपोरेशन ने जिस

स्काई बस का अनुसंधान किया है, उसका क्या हुआ और कौन सी शक्ति उस काम को रोके हुये है?

अध्यक्ष महोदय : आपका समय समाप्त हो गया। आप बैठिये।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : अध्यक्ष जी, मैं अपने क्षेत्र की बात कहना चाहूंगा कि हमारे क्षेत्र में इंटर सिटी एक्सप्रेस ट्रेन के ठहराव के लिये काटी में जबरदस्त मांग की जा रही है। हालांकि सप्त क्रान्ति एक्सप्रेस, सम्पूर्ण क्रान्ति एक्सप्रेस मुजफ्फरपुर से चलती हैं लेकिन काटी, नरियार और मोतीपुर में इन ट्रेनों का ठहराव नहीं है। इन्हें वहां रोका जाना चाहिये। माननीय रेल मंत्री जी ने जन-सेवा एक्सप्रेस रोकने का कृपा की है लेकिन बान्द्रा एक्सप्रेस गाड़ी का मोतीपुर में ठहराव होना चाहिये। लोग कहते कि ट्रेन रोकने के मामले में भेदभाव किया जा रहा है। मोहम्मदपुर और महुअल के बीच की दूरी ज्यादा है। यहां हाईवे और पी.डब्लयू.डी. की सड़के हैं, इसलिये एक हाल्ट स्टेशन की मांग की गई है। दिघी, गुमटी, आनगोला और मोतीझिरी में माननीय रेल मंत्री जी ने कहा था कि ओवरब्रिज मंजूर कर दिया गया है। हाइवे भी भारत सरकार का है और रेल विभाग भी भारत सरकार का है, फिर यह कार्य शुरु क्यों नहीं हो रहा है? मेरा आग्रह है कि कार्य शुरु किया जाये।*(Interruptions)* *

अध्यक्ष महोदय : श्री नवल किशोर राय जी, आप अपना भाण शुरु कीजिये। रघुवंश बाबू का रिकार्ड में नहीं जायेगा। रघुवंश प्रसाद जी, बहुत दिनों के बाद आपका धन्यवाद देने का भाण सुना।

---

* Not Recorded.

*SHRI P.S. GADHAVI (KUTCH): Mr. Speaker, Sir, with your kind permission I would like to submit my few suggestions on Railway-Vote on Account Budget presented in House by Hon'ble Railway Minister on 30-01-2004 as under

Adequate Rail Rakes be provided for sat transportation from Gandhidham and other Railway stations in Kutch-Rajkot-Surendranagar and Patan districts of Gujarat which are main salt producing areas.

Frequency of Ala Hazrat Express be increased from four days in a week to daily.

Kutch which is a border district be connected with Hyderabad and Chennai by direct passenger Rail links.

New Railway line be provided to connect Dholavira 5000 year old Harrappan site which attract foreign as well as foreign tourists from Bhimasar via Rader or from Chitrod via Rader.

***Laid on the Table.**

*SHRI KHAGEN DAS (TRIPURA WEST) : Sir, I would like to draw the attention of the Railway Minister that I come from a region which is one of the most backward in communications even after 56 years of Independence. The region is neglected. So, I urge the Government to pay adequate attention to the demands of the people of the North-East region.

Now, I would like to draw the attention of the Railway Minister to the extension of Railway lines from Agartala to Snbroom. It may be pointed out that the survey of Agartala-Subroom Extension of Railway line via Belonia was completed in May ,2000.

It may be mentioned that this project is not only one of the long standing demands of the people of Tripura but it would also connect one of the remotest regions of the country by rail services for both passengers and goods.

There is also a possibility of trade through Chittagons port in Bangladesh which is only 75 kms. from Snbroom.

This could also lead to transformation of the North Eastern Region.

So, I strongly demand that adequate provision in the Budge for the project should be kept.

The Railway Minister is also aware that there are serious shortages of railway rakes for transportation of

essential commodities in Tripura. All the essential commodities including construction materials are to be brought form outside the State.

So, I demand that adequate rakes should be provided.

---

* Laid on the table.

श्री नवल किशोर राय (सीतामढ़ी) : अध्यक्ष जी, आपने मुझे रेल के अंतरिम बजट पर बोलने का अवसर दिया, उसके लिये आपका आभार मानता हूं। यह अंतरिम बजट विकासमूलक है जिसका मैं शानदार तरीके से स्वागत करता हूं।

अध्यक्ष जी, रघुवंश बाबू ने एक कहानी कहकर गाय के संबंध में कहा और श्री प्रभुनाथ सिंह जी की तरफ इंगित करते हुये कहा कि गाय ले ली गई है तो उनकी बात बदल गई। उनके क्षेत्र में तो इस अंतरिम बजट के माध्यम से एक छोटी सी स्कीम को लिया गया, पिछले त्रैमासिक अनुपूरक रेल बजट में रघुवंश बाबू का वैशाली का कार्य लिया गया। यह दोनों आदमियों के बीच की बात थी लेकिन मेरे क्षेत्र में न तो पिछली बार काम लिया गया और न इस बार लिया गया है। मै हज्जाम ठाकुर की तरह तो नहीं बोलता लेकिन फिर भी मैं कहना चाहता हूं कि आजाद भारत में जितने रेल मंत्री हुये हैं, उन सब से बेहतर अगर कोई रेल मंत्री हुये हैं तो वे श्री नीतीश कुमार जी हैं। इसलिये मैं माननीय सदस्य की हज्जाम वाली कहानी काटते हुये कहूंगा कि इन दोनों का कार्य तो हो गया । रघुवंश बाबू के मुंह से पहली बार धन्यवाद शब्द सुना है, इसलिये मैं उन्हें धन्यवाद देना चाहता हूं।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : लेकिन इस योजना की मांग 1904 से है।

श्री नवल किशोर राय : रघुवंश बाबू ने धन्यवाद दिया, उसके लिये आभार प्रकट करता हूं लेकिन राजा की कहानी का खंडन करता हूं। उन्होंने कहा कि इस बजट में जन साधारण की बात नहीं है लेकिन रेल मंत्री जी ने जन-सेवा एक्सप्रेस चलायी है जिसमें आरक्षण नहीं होता और वह सीधे पटना से दिल्ली 12 घंटे में आ जाती है। बिहार में रोजगार के अवसर नहीं हैं और हमारे लोग बिहार से पंजाब और हरियाणा में काम करने के लिये जाते हैं। वे लोग पटना से दिल्ली 12 घंटे में आ जाते हैं। वे श्री नीतीश कुमार की प्रशंसा करते हैं। रघुवंश बाबू को बजट के कागज पर यह बात नहीं मिलती, वह मैं नहीं जानता लेकिन जमीनी तौर पर देखा जाये तो रेल मंत्री जी ने जन साधारण के लिये काम किये हैं, चाहे सप्त क्रान्ति एक्सप्रेस हो या सम्पूर्ण क्रान्ति एक्सप्रेस हो या जन-सेवा एक्सप्रेस हो। ये ट्रेन्स गांव के लोगों के लिये ही हैं। बिहार में अब कोई जिला बाकी नहीं है जहां आरक्षण कम्प्युट्रीकृत न हुआ हो। हमारे यहां तो 2-2 जगह पर है, इसलिये मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं।

हमारे यहां भी दो जगह आरक्षण कंप्यूटरीकृत हुआ है, जिसके लिए मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं और उनका स्वागत करता हूं। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री का ध्यान अपने क्षेत्र की ओर आकृट कराना चाहता हूं। हमारे क्षेत्र में मुजफ्फरपुर-सीतामढ़ी नई लाइन का काम 30 सितम्बर, 2004 तक पूरा करने का इन्होंने लक्ष्य रखा है। जब से इस लाइन की स्वीकृति हुई है, तब से उसे दो खंड कर दिया गया है। वह रामजानकी और रामायण सर्किट के ख्याल से बनने वाली रेल लाइन थी, जो मुजफ्फरपुर, सीतामढ़ी, सोनवर्षा, भीठामोड़, जयनगर से होकर जानकीपुर को जोड़ती थी।

अध्यक्ष महोदय : श्री प्रबोध पांडा जी, अब आप बोलिये।

श्री नवल किशोर राय : लेकिन 1996-97 में इस ख्याल से इस रेल लाइन को मुजफ्फरपुर, सीतामढ़ी, भीठामोड़,जयनगर, सोनवर्षा वाली लाइन को एक पार्ट के रूप में सर्वे में पैसा देकर रख दिया गया और मुजफ्फरपुर से सीतामढ़ी को स्वीकृत कर दिया गया, उसे रेल मंत्री जी बनवा रहे हैं। मैं मांग करता हूं कि रक्षा और पर्यटन की दृटि से इसकी स्वीकृति दे दें। पर्यटन की दृटि से बिहार के सांसदों ने कोर कमेटी बनाकर इसकी मांग की थी। अब चाहे तो मैटीरियल में मोडिफिकेशन के तहत नई स्वीकृति देकर सीतामढ़ी, सोनवर्षा, भीठामोड़, जयनगर तक इस रेल लाइन को बढ़ाया जाए, ताकि रामायण सर्किट पूरा हो सके।

अध्यक्ष महोदय : पांडा जी, अगर आपका भाषण लिखित में है तो आप उसे सभा पटल पर रख सकते हैं।

श्री नवल किशोर राय : मुजफ्फरपुर से गोमती, नारायणपुर से औराई, जानकीपुर रोड से मधुबनी तक सर्वे की राशि दी गई है, लेकिन यह अभी तक लंबित है। यह नई रेल लाइन स्वीकृत करके शीघ्र बनाई जाए।

अध्यक्ष महोदय : श्री सिमरनजीत मान जी, क्या आप अपना भाषण सभापटल पर रखेंगे।

सरदार सिमरनजीत सिंह मान (संगरूर) : ओ.के. सर।

MR. SPEAKER: Shri Prabodh Panda and Shri Simranjit Singh Mann are permitted to lay their speeches on the Table of the House.

श्री नवल किशोर राय : हमारे क्षेत्र में तीन स्थानों पर कंप्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र स्थापित किये गये हैं। हम चाहते हैं कि जनसाधारण के लिए अनारक्षित कंप्यूटरीकृत आरक्षण इसके साथ में शुरू किया जाए, ताकि यात्रियों को बिना आरक्षण के टिकट मिल सकें। इसके साथ ही मैं आपको धन्य वाद देता हूं कि

आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

अध्यक्ष महोदय : इसके बाद जो भी वक्ता हैं, उन्हें मैं एक-एक मिनट में सुझाव देने के लिए कहूंगा। मैं ज्यादा समय किसी को नहीं दे सकता हूं, चूंकि सवा पांच बजे मैं मंत्री जी को पुकारने वाला था। एक-एक मिनट में आपने केवल सुझाव देने हैं, आपको भाषण नहीं करना है।

*SHRI PRABODH PANDA (MIDNAPORE) : Hon'ble Speaker, Sir, thank you for giving me the opportunity to speak on interim Budget on Railways.

Sir, the Indian Railways are the second largest network of the world, run 14000 passengers and freight trains per day on 63,140 Kms. (around) route. Indian Railways observed advancement in technology and has become self-sufficient in indigenous manufacture of rolling stock and other vital tools and equipments.

Railways are the only system which provide reliable and cheap transport to the poor section of the society at affordable fare and mark as public utility service.

The main elements of social service obligation identified in the area of (1) essential commodities carried below cost; (2) passenger and other coaching services; (3) operation of uneconomic branch lines; (4) new lines opened for traffic. Apart from Railway's social service obligation, certain essential commodities of mass consumption like salt, sugarcane, potatoes, fruits and vegetables are carried below the cost of operation in order to contain their market price.

But sufficient rakes have not been provided for that. In West Bengal, more rakes to be provided for carrying potatoes from Tarakeswar and Midnapore Railway Station. The people have applied to the Minister to allot two rakes monthly for salt from Milavittm Railway Station.

Sir, Indian Railways are facing a threat of privatisation of its production units which produce locomotives, coaches and rolling stocks items required for the maintenance of infrastructure.

The Hon'ble Minister has announced several trains in the Budget. But what happened to the announcement made in the last Budget. Out of 48, how many have not yet been introduced?

In case of employment, the Railways has failed to impress upon the people, rather generated serious confusion. The recruitment policy should be changed. Minister is aware of the situation in regard to the RRB Exams. in Assam, Maharashtra and Bihar. The Indian Railways are the symbol of national integrity. But the RRB Exams has given a blow to them.

In case of doubling, the progress is not up to the mark. I request the Minister to consider the demand of doubling from Kharagpur to Midnapore.

In case of recruitment, the case of Act apprentice and Homeopathy and Ayurvedic doctors should be considered. Railways should regularise them.

Railway should consider the schemes for public utility. In Khargpur, a proposal for construction of Bus stand is there, State municipality is ready to take over the land for that. Railway should hand over the said land free of cost.

Railway should consider the proposal for the rehabilitation of slum people who are living in the Railways and particularly in Khargpur. This is a burning question. I appeal to the Minister to address this problem.

* Laid on the table.

*SARDAR SIMRANJIT SINGH MANN (SANGRUR) : Mr. Speaker, Sir, thank you very much for allowing me to speak on the Interim Railway Budget by the Hon'ble Mr. Nitish Kumar. During his tenure as Minister for Railways, Mr. Nitish Kumar has shown immense dynamism and initiative. However, the policies of NDA Governmetn towards the Punjab have not created a feel good feeling and though the Punjab has created handsome revenues for the Railway Ministry investment in Punjab by this Ministry has been negligible. May I point out some of the difficulties we face in the Punjab regarding the Railways. We would like a rail line running along the Indo-Pak border from Ferozpore to Amritsar. This will be good for the defence of the country as we will provide the Sikhs of Malwa a direct link to their holy city of Amritsar. Further, we want the Chandigarh-Ludhiana rail line to be completed expeditiously. We would also appreciate if a double track is laid from Rajipura via Bhatinda to Ferozepore. The Sikhs from the South and mainly Tamil Nadu and Andaman and Nicobar want a direct train link to Amritsar from Chennai. To give our agriculture a boost, we need refrigerated wagons to carry our seed potatoes, the best in the world to be exported to SAARC countries − Bhutan, Bangladesh, Sri Lanka, Nepal, Pakistan and Afghanistan. At present, these counties import their seed potato from Holland at four times the prices that we can export to them. We need extra wagons to clear the glut in grains, wheat and paddy to areas of scarcity in the country. Since we have a lot of NRIs visitors and foreigners visiting the Punjab, we would appreciate if the job of keeping the Railway track and Railway stations spotlessly clean is given to private contractors. At present, these countries emit smells and human excreta is to be seen lying at all places.

This gives the Punjab and India a very bad publicity. We would appreciate if Dhauldhar Express goes to its destination, Pathankot via Amritsar as it would give the Sikhs of this area direct access to the holy city −of Amritsar. We also want the Sachkhand Express to stop at Sirhind junction as we have many pilgrims who wish to visit Nanded (Hazoor Sahib) in Maharashtra from this area. We would also want old railway stations and bridges over one hundred years to be declared heritage sites. My constituents want that the Dhauladhar Express should halt at Malerkotla and Ahmedgarh stations as these are important centres of industry, trade and commerce in my constituency. We are very dismayed that recruitment to the Railways and RPF has been practically nil from the Punjab. We would like our share of the cake too. Crime on the railways in Punjab is on the increase, especially the abominable crime of rape. This must be curbed with a strong hand.

I feel very sorry for the neglect that Punjab has suffered from at the hands of the NDA Government. In 1947, there was an agreement between the Sikhs and Hindu leadership that a Sikh would be given one of the four portfolios viz. − Defence, Finance, Home or External Affairs and there would be two Sikh members in the Union Cabinet. The NDA Government has not honoured the pledge and the NDA Constituent in the Punjab, Mr. Badal, has not pressed for this historic agreement. Further we have no representation in the Union Cabinet Committee on Security, the National Security Council, the Supreme Court of India and the Nuclear Command and Control System. We hope the NDA Government would deal with us with fairness. In today's interim Budget presented by Mr. Jaswant Singh, I find nothing and no investment in the Punjab. Our border districts have been neglected. There is no investment for our airport at Rajasansi. Tax concessions have not been given to the Punjab as have been given to Uttaranchal, Himachal Pradesh and Jammu & Kashmir. As a result our industry is fleeing to these States, thus leading to our impoverishment and unemployment figures stand at 30 lakhs. This is a startling and a worrying figure.

I do hope that NDA Government will set the record right and not leave the Punjab to total neglect.

* Laid on the table.

डॉ.लक्ष्मीनारायण पाण्डेय (मंदसौर) : एक अच्छा रेलवे का अंतरिम बजट है। मैं समर्थन करता हूं। माननीय रेल मंत्री को धन्यवाद देना चाहता हूं कि हमारी तरफ उनके द्वारा काफी कार्य किया गया है। लेकिन मैं उनका ध्यान कुछ बिन्दुओं की तरफ आकृट करना चाहता हूं कि नीमच से रतलाम के बीच आमान परिवर्तन का काम बहुत तेजी से चल रहा है। वहां पुलिया भी बन गई है, साइड्स चौड़ी हो गई हैं, स्लीपर डाले गये हैं, पटरियां भी आ गई हैं। इसके लिए यदि साठ करोड़ रुपये स्वीकृत कर दिये जाएं तो यह काम बहुत शीघ्र पूरा हो सकता है।

अध्यक्ष महोदय : रामपाल जी, आप बोलिये।

डॉ.लक्ष्मीनारायण पाण्डेय : मेरा दूसरा निवेदन यह है कि सिंहस्थ महापर्व की दृटि से चित्तौड़ से उज्जैन के मध्य पशुपतिनाथ एक्सप्रैस यात्री गाड़ी चलाई जाए, ताकि यात्रियों को सुविधा हो सके।

बाकी बिन्दु मैं सभा पटल पर रख रहा हूं जो निम्नवत हैं।

।मंदसौर, नीमच, आवरा के प्लेटफार्म पर यात्री सुविधा की दृटि से शीघ्र विस्तार किया जाए। यात्री सुविधा की दृटि से सामान्य श्रेणी की कोचेज सभी गाड़ियों में बढ़ाई जाएं।

गरोठ पश्चिम(रेलवे स्टेशन) पर इंटरसिटी का ठहराव तथा शामगढ़ में जम्मू-तवी सुपरफास्ट का ठहराव दिया जाए।

रतलाम पश्चिम रेलवे स्टेशन पर फुल रैक लोडिंग सुविधा ठीक से दी जाए। यात्री सुविधा की दृटि से नीमच, मंदसौर को मॉडल रेलवे स्टेशन बनाने के निर्देश दिए जाएं।

नीमच, मंदसौर के कंप्यूटर आरक्षण केन्द्र पर कार्य अधिक है, इसलिए वहां कर्मचारियां की संख्या बढ़ाई जाए।

रेलवे कर्मचारियों को चिकित्सा सुविधा की दृटि से और अधिक सुविधाएं दी जाए।

रेलवे लैवल क्रासिंग पर पूर्णकालिक कर्मचारियों की नियुक्ति हो, ताकि वहां दुर्घटनाएं रोकी जा सकें तथा वर्तमान में जो ब्रॉड गेज का कार्य मंदसौर, नीमच में चल रहा है, उसके कारण प्लेटफार्म से अन्य कालोनीज के जाने वाले रास्ते बंद न हों, अन्यथा वहां के नागरिकों को बहुत असुविधा होगी। मैं कई अन्य बिन्दुओं पर पहले बोल चुका हूं रेलवे के 2003-2004 के बजट के समय। अत उन्हें नहीं दोहराउंगा।

अध्यक्ष महोदय : रामपाल जी, आप मंत्री जी के इतने नजदीक बैठे हैं, आप ऐसे ही बोल सकते हैं। इतने पास से उन्हें बता दीजिए। मेरे माध्यम से आपको बोलने की क्या जरूरत है।

* Laid on the table.

श्री रामपाल सिंह (डुमरियागंज) : अध्यक्ष महोदय, मैं निवेदन करना चाहता हूं कि हमारे संसदीय क्षेत्र में सिद्धार्थनगर जनपद में दोहरीघाट से सहजनवा रेलवे लाइन जो मात्र 190 किलोमीटर है, इसका सर्वे हुआ था। इस पर रिटर्न नहीं आ रहा था, इसलिए यह स्वीकृत नहीं हुई। परंतु पुनः सहजनवा से सिद्धार्थनगर का सर्वे हुआ है। इस क्षेत्र में उद्योग-धंधे नहीं लग रहे हैं, जिसके कारण लोगों को रोजी-रोटी नहीं मिल रही है। इसलिए मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि दोहरीघाट से बलरामपुर या नोगढ से सहजनवा इन दोनों में से कोई एक लाइन शीघ्र बनवाई जाए। इसी के साथ मैं रेल मंत्री

जी को धन्यवाद देता हूं।

PROF. A.K. PREMAJAM (BADAGARA): I am extremely grateful to you for having given me this opportunity to speak on this Budget. The impact of this will be known only after the new Lok Sabha is constituted and the new Government comes into form.

I will just confine myself to the requirements of my constituency. For the last two-and-a-half years, I have been communicating with the hon. Railway Minister and also the railway authorities about two projects where the fund is being provided from the MPLADS. One is the Foot Overbridge at the railway gate at Tellicherry, and the second is the underbridge at Palliat Mukkali in Badagara Constituency. However, the railway authorities have not responded positively in this regard.

Since this is the last chance, I am earnestly pleading the hon. Minister to grant these two projects where I have provided Rs. 60 lakh from the MPLADS.

I have just one more request to make about the Inter-City Express, which is going up to Kannur. I had already requested for a stop at Tellicherry. I would like to again repeat this request that this stop should be allowed. In addition, the Yashwantpur-Kannur Express should also be stopped at Tellicherry.

श्री शंकर प्रसाद जायसवाल (वाराणसी) : माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे रेल अंतरिम बजट पर बोलने का मौका दिया। माननीय रेल मंत्री ने वाराणसी के संबंध में अत्यधिक सहयोग किया है। वाराणसी से दिल्ली, वाराणसी से मुम्बई-कुरला, वाराणसी से रांची, वाराणसी से हावड़ा और वाराणसी से लखनऊ इतनी सारी ट्रेनें देकर वाराणसी की जनता को जो खुशी दी है, उसके लिए मैं रेल मंत्री की भूरि-भूरि प्रशंसा करता हूँ। मैं रेल मंत्री की इसलिए भी प्रशंसा करता हूँ कि सन् 1952 से लेकर आज तक सभी रेल मंत्रियों को मैंने देखा है लेकिन जो विकास का कीर्तिमान रेल मंत्री नीतीश कुमार ने स्थापित किया है, उसका दसवां अंश भी किसी रेल मंत्री ने नहीं किया। इस संबंध में भी मैं रेल मंत्री को बधाई स्वीकार करने के लिए कहता हूँ।

महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि वाराणसी भारत की सांस्कृतिक नगरी है, धार्मिक नगरी है, आध्यात्मिक नगरी है। यह विद्या का केन्द्र है। यह व्यावसायिक नगरी है और इस नाते इतनी ट्रेनें आपने दीं, उसके लिए धन्यवाद। एक ट्रेन और वाराणसी से बंगलौर के लिए दे दें तो उससे आम जनता और व्यापारियों को सुविधा होगी।

महोदय, वाराणसी काशी के नाम से जाना जाता है लेकिन वाराणसी में जो काशी स्टेशन है, उसका विकास नहीं हुआ है। इस संबंध में एक प्रतिनिधिमंडल भी आपसे मिला था। आपने सकारात्मक रुख अपनाया और अपने विभाग के हैड के पास भेजा जिस पर कार्यवाही हो रही है। उसके बारे में मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि और तेज़ी से उसकी प्रगति हो। उस काशी स्टेशन को और विकसित किया जाए। काशी से जाने वाली सभी ट्रेनों को वहां रोका जाए ताकि वहां की जनता को राहत मिल सके।

एक बात और कहना चाहता हूँ कि जितने भी रेल के कारखाने हैं, डीज़ल लोको वाराणसी को छोड़कर, सभी में सप्ताह में पांच कार्यदिवस होते हैं लेकिन डीजल लोको वाराणसी में 6 कार्यदिवस का सप्ताह होता है। मैं रेल मंत्री से जानना चाहता हूँ कि ऐसा क्यों है और चाहता हूँ कि वह घोाणा करें कि वाराणसी डीज़ल लोको में भी छः कार्यदिवस न होकर पांच कार्यदिवस का सप्ताह हो।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया और जो मेरा बाकी लिखित वक्तव्य है, वह मैं आपकी आज्ञा से सभापटल पर रखता हूँ।

अध्यक्ष महोदय : दोनों काम एक-साथ नहीं कर सकते। या तो लिखित वक्तव्य रखें या बोलें।

आप लिखित वक्तव्य सभापटल पर रखिये।

श्री शंकर प्रसाद जायसवाल : मैं इतना बोलकर आपकी आज्ञा से बाकी वक्तव्य सभा पटल पर रखता हूँ।

*माननीय अध्यक्ष जी, मैं रेल बजट के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। हमारे नीतिज्ञ रेल मंत्री नीतीश कुमार जी ने जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, उसकी जितनी भी सराहना की जाये कम है। ऐसा रेल बजट आज तक भारत के इतिहास में कभी भी किसी भी रेल मंत्री द्वारा नहीं प्रस्तुत हुआ। समाज के हर तबके को राहत पहुंचाने वाला यह बजट भारत के प्रत्येक प्रदेश को भी राहत व सुविधा पहुंचाने वाला है। डीजल व पेट्रोल की कीमतों में वृद्धि व रेल कर्मचारियों को सुविधायें बढ़ाने के बावजूद यात्री व माल रेल भाड़े में किसी भी प्रकार की वृद्धि न करना, सामान्य व मध्यम श्रेणी व गरीब रेल यात्रियों को राहत प्रदान करने के साथ ही समाज के अंतिम व्यक्ति के प्रति अपनी संवेदना की गहराई भी व्यक्त की है। रेल माल भाड़ा न बढ़ाये जाने से स्वाभाविक रूप में रेलों के माध्यम से माल ढुलाई में वृद्धि होगी। आम आदमी ट्रेनों से यात्रा करने को प्राथमिकता देगा। जिससे रेलवे की आय बढ़ेगी और विभागीय आवश्यकताओं की पूर्ति होगी।

रेल बजट में पहली बार राट्रीय राजधानी को प्रदेशों से 18 ट्रेनों द्वारा सीधे जोड़ने का प्रयास किया गया है। इसमें किसी भी प्रदेश के साथ पक्षपात न करते हुए सभी प्रदेश को समाहित किया गया है। जिससे देश की राजधानी को आने वाले यात्रियों को सुविधा होगी। इस ट्रेनों की यह विशेाता कि कम समय में राजधानी पहुंचायेगी। सबसे महत्वपूर्ण है आज व्यक्ति के पास समय का अभाव है। कम समय में ही अपने सभी कार्य करना चाहता है। मैं रेल मंत्री जी को इस हेतु धन्यवाद देता हूं और उन्हें इस हेतु भी धन्यवाद ज्ञापित करता हूं कि उन्होंने आरक्षण की सुविधा में भी वृद्धि की है। अब यात्रियों

को आरक्षण टिकट प्राप्त करने में और भी अधिक सुविधा होगी।

लगता है इतना सब कुछ करते समय भी वे वाराणसी जो भारत की सांस्कृतिक, धार्मिक व पूर्वांचल का सबसे महत्वपूर्ण शहर को भूल गये हैं। मेरा उनसे विनम्र अनुरोध है कि जब कभी भी रेल बजट बनाना प्रारंभ करें, उसमें वाराणसी की प्राथमिकता व महत्व को कभी भी न भूलें क्योंकि यह महत्वपूर्ण शहर बिहार से बिल्कुल सटा हुआ है और बिहार के रहने वाले लोगों के श्रद्धा व व्यवहार का केन्द्र है।

वाराणसी से बंगलौर के लिए कोई सीधी ट्रेन न होने के कारण व्यापारियों व यात्रियों को काफी परेशानी होती है। वाराणसी में एकमात्र स्टेशन व पौराणिक नाम काशी से जाना जाता है। अभी भी उपेक्षित है। यहां कम्प्यूटरीकृत आरक्षण की सुविधा नहीं है। यहां से होकर सर्वाधिक ट्रेनें गुजरती तो जरूर है पर उनका ठहराव न होने के कारण यात्रियों के साथ ही व्यापारियों को भी अपने माल की बुकिंग के लिए दूर कैंट स्टेशन जाना पड़ता है जबकि यह स्टेशन शहर की प्रमुख मंडियों के बिल्कुल करीब है और घनी आबादी के लोगों के साथ ही व्यापारियों के लिए भी सुविधाजनक है। काशी स्टेशन पर समस्त ट्रेनों का ठहराव होना चाहिए। इस स्टेशन का विस्तार, विकास व यात्री सुविधाओं की बुद्धि आवश्यक है। संभवतः रेल मंत्री जी को ध्यान होगा कि मेरे नेतृत्व में काशी के नागरिकों व व्यापारियों को एक प्रतिनिधिमंडल आपसे मिला भी था। आपने आश्वस्त किया था लेकिन अभी तक कोई स्पट रूपरेखा दृटिगोचर न होने से काशीवासियों में निराशा है।

आशा है, मंत्री जी इस ओर ध्यान देंगे। इसी के साथ अध्यक्ष जी मैं रेल बजट का समर्थन करते हुए अपनी वाणी को विराम देता हूं।

* Laid on the table.

SHRI RAMESH CHENNITHALA (MAVELIKARA): Mr. Speaker, Sir, all the Members of Parliament coming from Kerala have signed a memorandum and handed it over to the Hon. Minister of Railways during the last Session of this Parliament. We listed 21 important issues pertaining to our State. Cutting across party politics, we came together and submitted that memorandum. We are very glad that the hon. Minister has taken enough steps regarding the development of the State of Kerala.

However, the problem Kerala is facing now is that while we have two Divisions − Trivandrum and Palakkad − we do not have any Railway Zone for ourselves. So, we are facing bottlenecks in implementing the programmes. I, therefore, request the hon. Minister to grant a Railway Zone for Kerala.

अध्यक्ष महोदय : एक एक मिनट में अब केवल सुझाव देना है। Please understand my position.

SHRI RAMESH CHENNITHALA : Sir, a separate Railway Zone is very much needed for proper development of the State and proper implementation of programmes.

Sufficient funds may be allotted to complete the doubling of Kayamkulam and Ernakulam railway line *via* Kottayam and Alleppey. The whole problem is that there should a time bound programme for completing this doubling programme. The hon. Minister has laid the foundation stone in my constituency two months before, but the land acquisition process is not picking up. We are taking up the issue with the State Government. At the same time, the Department of Railways also should pursue this with the State Government officials so that enough land may be earmarked and the project can be implemented properly.

Electrification work on Ernakulam-Trivandrum line is moving very slowly. It has to be accelerated so that this work can be completed as early as possible.

More funds should be allotted for completing the work of Kochuveli Second Coaching Termal within the stipulated time. This would be very helpful for the State of Kerala.

MR. SPEAKER: Members may only give suggestions. Otherwise, I may not be in a position to do justice to many Members. Only suggestions will be allowed.

***SHRI K.H. MUNIYAPPA (KOLAR):** Mr Speaker Sir, I would like to speak in Kannada as per the wishes of the people of my constituency, Kolar. I thank the hon. Ministers Shri Nitishji and Shri Basavanagowdaji for introducing new train between Bangalore and Nizamuddin. They have also introduced a train between Bangalore and Marikuppam. The people of my State Karnataka are grateful to the hon. Ministers for their kind gesture. This train will help the population of the entire Kolar district especially the industrial workers of BGML, BEML and other industries.

Sir, gauge conversion between Yalahanka and Bangarpet should be completed soon as it is pending for the last several decades. Madanapalli should be linked to this railway line. It will help the people of at least three adjoining districts of Kolar. Hon. Minister Basavagowda Patil has given an assurance in this regard. This work should be taken up very soon. One more new train should be introduced between Kolar and Bangalore *via* Bangarpet. At least 25 berths must be reserved for the passengers of Coopergaon in Karnataka Express. This will enable them to go to Sirdi Mandir and there is a great demand for this by the pilgrims and others throughout the country.

Sir, the other points which I want to raise are as follows:

1. Gauge conversion of Chickballapur-Kolar should be taken up soon.
2. Central Government has not given importance to the Railways projects such as Kottur-Harihar, Bidar-Gulbarga, Talaguppa-Shimoga, Chamrajnagar-Mettupalyam, etc.
3. Major projects like Hassan-Mangalore and double lining of Bangalore-Mysore have not been given importance.

*Translation of the speech originally delivered in Kannada.

4. Railways gauge conversion projects have been slowed down in the sectors like Arisikere-Hassan, Mysore-Hassan, Yeshwanthpur-Salem, Mysore-Chamrajnagar, Bangalore-Hubli-Shimoga, Solapur-Hotgi-Gadag, Hospet-Guntakal.
5. Doubling of Whitefield-Bangarpet-Kuppam, Kengeri-Ramnagar, Yeshwanthpur-Tumkur, Bangalore-Whitefield-Krishnarajpuram have not been given due importance.
6. The important projects of broadgauging Hubli-Ankola Railway line is not being completed due to lack of financial management.
7. The survey work of Bagalkot-Kudachi, Hyderabad-Raichur, Nippani-Raibag, Dharwad-Belgaum *via* Bailahongal-Kittur, Bijapur-Athani-Shedbal, Bhigwan-Gulbarga have been completed but unfortunately these projects have not been taken up.

The above seven projects should be given top priority and they must be completed at the earliest.

Sir, the remaining part of my speech, I would like to lay on the Table of the House.

@ Sir, Karnataka ongoing railway projects should be completed in a time-bound manner.

Sir, thank you once again for giving me an opportunity to speak on the Railway Budget.

@ Laid on the Table.

SHRI PRAVIN RASHTRAPAL (PATAN): Sir, I have only two suggestions to make which relate to my constituency. There are 30 districts in Gujarat and all the district headquarters are connected with the State Capital and the National Capital by broad-gauge. Patan is the only district headquarters which is not connected with Ahmedabad or Delhi or Mumbai by broad-gauge.

Sir, the hon. Railway Minister who visited Patan in the year 1998, in the presence of Shri L.K.Advani, Shri Kashiram Rana, Shri A.K. Patel and the then Chief Minister of Gujarat, had announced that the 50 kilometre railway track in between Patan and Mehsana would be converted into broad-gauge. But I am very sorry to say that it has not been done. I am requesting the hon. Railway Minister that when he had made this announcement in a public meeting, he should kindly do it. It is just a question of Rs. 50 crore to Rs. 60 crore only.

My other request is about the Rajdhani Express train. The Rajdhani Express train is running between Ahmedabad and Delhi but there is no stoppage at Siddhpur. It has got three pockets of Rajasthan.

So, Sir, I have requested for a stoppage at Siddhpur, and about converting into broad-gauge between Patan and Mehsana. The hon. Railway Minister should kindly do this.

SHRI BIKRAM KESHARI DEO (KALAHANDI): Mr. Speaker, Sir, I rise to support the Railway Budget moved by Shri Nitish Kumar.

At the outset, I would like to make a request that the Samata Express running thrice from Vizag to Nizzamuddin may be made daily.

I also request for the stoppage at Rupra Road Station and the Puri-Ahmedabad Express on Raipur-Vizag

line.

A railway foot bridge at Rupra Road Station under the Sambalpur Division is very much necessary. I again request the hon. Railway Minister to kindly provide adequate funds for the Lonjigarh Road-Junagarh new railway project. I also request for a road provision for the new bridge being constructed on river Tel on Titlagarh-Kesinga station.

At last, I would like to thank the hon. Railway Minister for doubling of the Lanjigarh Road-Titlagarh section with an allocation of Rs. 110 crore and modernisation of all the stations in my constituency at an estimated cost of a few crores of rupees. We shall be ever grateful to the hon. Minister.

I had requested the Minister to come and inaugurate the opening of a railway station in my constituency. I hope, he had given time also to come. But I was very sad when he was not able to come. Had he come, it would have sent a very good message. It would have been a great thing. I had requested him to come to Kalahandi constituency which is one of the most backward constituency.

MR. SPEAKER: During your next tenure, he will come to your area.

SHRI BIKRAM KESHARI DEO : Thank you, Sir.

With these few words, I conclude.

SHRI K. MALAISAMY (RAMANATHAPURAM): Mr. Speaker, Sir, while I appreciate with heart and soul the hon. Railway Minister for his excellent way of doing things and presenting a good interim Railway Budget despite all his constraints, I am reminded of my age-old request quite often made in this very same House relating to Tamil Nadu.

I come straight to the point. This is with reference to the regional imbalance in regard to BG conversion. As far as Tamil Nadu is concerned, I have been repeatedly telling that only 30 per cent has been converted into BG. Whatever may be his reply, the fact remains that it is only 30 per cent in Tamil Nadu whereas in all other places 70 per cent of the BG conversion has been over.

After assumption of Shri A.K. Moorthy as the Minister of State for Railways, something has been done in Tamil Nadu substantially. I do not deny it. But they have been confined only to Chennai and around. Tamil Nadu does not mean only Chennai and around. It is more than that.

The project of broad-gauge conversion of Tiruchy to Manamadurai and from Madurai to Rameshwaram, which are very much necessary, have been sanctioned. Funds have been allocated. But unfortunately, the work is going on at a snail's pace. So, they should see that effective management is there. Some timeframe should be fixed and within that timeframe the work should be completed. I hope, the hon. Minister will take steps in this direction.

श्री हरीभाऊ शंकर महाले (मालेगांव) : अध्यक्ष जी, मनमाड़, मालेगांव, धूलिया, नरदाना और इंदौर रेलवे लाईन का सर्वे हो चुका है। ये सब रेलवे लाईन आदिम जाति इलाकों से जाती है, इसलिए इनकी मंजूरी होनी चाहिए। न्यायडोंगरी रेलवे स्टेशन के साथ सेवाग्राम को नंदगांव में स्टोपेज देना चाहिए। आज हर जगह मोबाइल हो गया है। रेलवे का प्रवास 24 घंटे होता है, रेल में मोबाइल चार्जिंग की सुविधा होनी बहुत जरूरी है। मनमाड़ स्टेशन का सुधार करना बहुत जरूरी है। मुंबई और नासिक में रेल लाईन शुरू करने के लिए मैं मंत्री जी और आपको धन्यवाद देता हूं।â€¦ (व्यवधान) परभनी में आपने खुद उद्घाटन किया था। मंत्री जी ने ज्यादा से ज्यादा यात्रा करने के लिए रेलवे सुविधा प्राप्त कराई, इसके लिए उन्हें मैं धन्यवाद देता हूं।

*श्री माणिकराव होडल्या गावित (नन्दुरबार): माननीय अध्यक्ष जी, रेल बजट 2004-2005 के लिए मैं निम्निलिखित सुझाव देना चाहता हूं।

सूरत भुसावल वेस्टर्न **(W.R.)** जो अभी सिंगल लाइन है, यह रेलवे लाइन गुजरात और महाराट्र राज्य के आदिवासी इलाकों से गुजरती है। इस रेल लाइन के दोहरीकरण के लिए मैं बहुत सालों से मांग कर रहा हूं। रेलवे प्रशासन भी मांग करता है लेकिन रेल मंत्रालय से यह मांग पूरी नहीं हुयी है। माननयी श्री नीतीश कुमार, रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि इस प्रस्ताव को मंजूरी प्रदान करें।

* Laid on the table.

कुंवर अखिलेश सिंह (महाराजगंज, उ.प्र.) : माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे अंतरिम रेल बजट पर रखी चर्चा में भाग

लेने का अवसर प्रदान किया। मैं रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने गोरखपुर-आनंदनगर, गोंडा, गोरखपुर-आनंदनगर नौतनवा रेल लाईन का आमान परिवर्तन प्रारंभ करा कर निश्चित तौर पर सराहनीय कार्य किया है। मैं उन्हें बधाई देना चाहता हूं कि उन्हें जो सीमित संसाधन उपलब्ध हुए, उन्होंने उसके अंतर्गत देश को बेहतर रेल सेवा प्रदान की, लेकिन भारत सरकार को जितना धन रेल को मुहैया कराना चाहिए था उतना उपलब्ध नहीं कराया। उन्होंने जितनी सड़कों को जोड़ने के लिए धन दिया, अगर उसका आधा धन भी रेल को उपलब्ध कराया होता तो निश्चित तौर पर हम महंगाई की मार की विभीाका से देश को बचा सकते थे।

महोदय, देश में अभी कई जनपद मुख्यालय ऐसे हैं जो रेल मार्ग से नहीं जुड़े हुए हैं। मेरे लोक सभा निर्वाचन क्षेत्र का जनपद मुख्यालय महाराजगंज भी अभी तक रेल मार्ग से नहीं जुड़ा है। मैं मांग करता हूं कि आनंदनगर से महाराजगंज और महाराजगंज से सिसआ तक यदि आप नयी रेल लाईन का निर्माण करा दें तो महाराजगंज जनपद मुख्यालय भी रेल मार्ग से जुड़ जाएगा। इसी के साथ मैं आपसे यह भी कहना चाहता हूं कि मैंने पिछले दिनों आपसे मिल कर महाराजगंज जनपद मुख्यालय में कंप्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा प्रदान करने के संदर्भ में पत्र दिया था परन्तु अभी तक महाराजगंज जनपद मुख्यालय को कंप्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र की सुविधा प्राप्त नहीं हुई है। मैं चाहूंगा कि उसे भी यह सुविधा तत्काल प्रदान कराएं। आनंदनगर भी हमारा एक महत्वपूर्ण रेलवे जंक्शन है। वहां भी कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र की सुविधा उपलब्ध करायें। â€¦ (व्यवधान) महाराजगंज हमारा न होकर प्रभुनाथ सिंह जी का हो गया है। महाराजगंज के लिए आपसे आग्रह है कि उसे कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र की सुविधा उपलब्ध कराने का कट करें।â€¦ (व्यवधान)

* SHRI VINAY KUMAR SORAKE (UDUPI): Sir, though the Interim Railway Budget just presented does not contain any issue-specific proposals, I would like to raise a few important points regarding lack of developmental efforts on the part of the Centre on Railway infrastructure in Dakshina Kannada region.

The Hon'ble Railway Minister while inaugurating the partially completed diction of Mangalore-Puttur on Mangalore-Hassan broad gauge link, has categorically assured of the completion of the entire section by end of 2004 or early 2005. The partial commissioning of this section has not significantly improved the facilities for which the gauge conversion was undertaken almost 10 years age. I would urge that adequate funds for this entire project be provisioned in the regular railway budget to be presented later.

The Hon'ble Railway Minister has also assured that Mangalore (Kankanady) presently under the Palakkad Division of Southern Railway will be detached and merged with the South Western Railway Zone based at Hubli, to form a separate Division based at Mangalore (Kankanady). This is a long pending demand of the people of the region and also employees of railways to attach Kankanady with South Western Railway for better redressal of grievances of the local public and also the railway employees who have now to approach the faraway Palakkad Division Headquarters even for routine administrative matters.

I have already taken up the linking of the famous pilgrim centre Kollur Sree Mookambika with Kundapura Station on the Karwar-Mangalore section of Konkan Railway so that a large number of devotees can have direct access to the Temple Complex without breaking the journey short of Kollur at Kundapura. Since there is no problem of topographical alignment of the track (only for about 20 kms.) the outlay for laying the link track could be minimal compared to the advantages (both commercial and public utility) accruing from such link. I urge the Centre to take up this proposal for early survey by making necessary budgetary provisions provisions thereof.

Passenger amenities on this section need to be expanded as under:

Additional platform shelters at Udupi and Malki considering the growth in volume of traffic.

Overbridges and underbridges at road intersections on Padil and Adayar on the Mangalore-Hassan section as there have been long-standing demand for the same pending with the Railway authorities. Mangalore Municipal Corporation and Mangalore Urban Development Authority have already provisioned a share of the expenses involved in the Padil and Adayar a share of the expenses involved in the Padil and Adayar over/under bridge projects as estimated by the railways.

I would urge the Centre to address the long-standing demands of the people of Dakshina Kannada region in regard to the above proposals.

DR. NITISH SENGUPTA (CONTAI): Thank you very much. I shall be very brief.

Simply, it is a proper occasion to record my appreciation and the appreciation of my constituents for bringing my constituency within the Railway map of India for the first time. So, history has been created; and the hon. Minister has been extraordinarily helpful.

Secondly, I am also appreciating the great improvement brought about in the working results of the Railways, particularly the significant increase in the receipts.

Thank you very much and please go ahead on those lines.

श्री मंजय लाल (समस्तीपुर) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे अंतरिम रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया। मैं बिहार से आता हूं। वहां से सात रेल मंत्री हुए। हम स्वतंत्रता सेनानी शुरु से मांग करते हैं कि बिहार में सबसे पहले शहीद हुए - अमर शहीद खुदी राम बोस जिस स्टेशन पर पकड़े गए थे, उसका नामकरण इनके नाम पर हो। माननीय रेल मंत्री जी ने सब लोगों की अभिलााा को पूरा किया और उस स्टेशन का नाम उनके नाम से कर दिया, इसके लिए मैं इन्हें धन्यवाद देता हूं।

महोदय, डा. लौहिया जी का नाम बहुत से लोग लेते हैं। माननीय नीतीश कुमार जी ने लोहिया जी के नाम पर सप्त क्रांति ट्रेन चला कर उन्हें श्रद्धाजलि अर्पित की है। लोकनायक जयप्रकाश जी को सब लोग मानते हैं। परिवर्तन करने वाले लोकनायक जयप्रकाश जी थे, मगर लोहिया जी का सप्त क्रांति और लोकनायक जयप्रकाश जी के नाम पर संपूर्ण क्रांति चला कर इन्होंने लोगों की अभिलााा को पूरा किया। मैं स्वतंत्रता सेनानी हूं और भी लाखों लोग स्वतंत्रता सेनानी हुए हैं।â€¦ (व्यवधान) स्वतंत्रता सेनानी एक्सप्रैस चला कर इन्होंने उन्हें सच्ची श्रद्धाजलि अर्पित की है।

मैं कहना चाहता हूं कि हम बराबर समस्तीपुर में मांग करते थे, जब मंत्री जाते थे, लेकिन समस्तीपुर से सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रैस चलाकर उन्होंने सब की अभिलााा को पूरा किया है। इन्होंने समस्तीपुर में डीजल शेड बनाकर और पुराने रेल के कारखाने को चलाकर अच्छा काम किया है। धन्यवाद।â€¦ (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप बाकी सब पेपर्स मंत्री जी को दे देना।

श्री लाल बिहारी तिवारी (पूर्वी दिल्ली) : अध्यक्ष महोदय, आपने अन्तरिम रेल बजट पर मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।â€¦ (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : अभी 5.30 बज गये हैं, मुझे मंत्री जी को पुकारना पड़ेगा, नहीं तो उनका उत्तर पूरा नहीं हो पाएगा।

श्री लाल बिहारी तिवारी : 30 जनवरी को जब सदन के अन्दर रेल बजट माननीय नीतीश कुमार जी पेश कर रहे थे तो उस समय 18 सम्पर्क क्रान्ति ट्रेन, जो सभी राज्यों को चलाई गईं। सारे सदन ने इसकी प्रशंसा की है। नीतीश कुमार जी ने इस रेल बजट में प्रशंसनीय कार्य कर पूरे देश की आम जनता का, गरीबों का भला किया है। मैं यह कहना चाहता हूं कि मोबाइल पर आरक्षित टिकट की सुविधा देना एक बहुत क्रान्तिकारी कदम माननीय नीतीश जी ने उठाया है।

मैं बधाई देना चाहता हूं कि मेरे संसदीय क्षेत्र में आनन्द विहार में अभी एक मेगा टर्मिनल की स्थापना करके हमारी बहुत पुरानी मांग को इन्होंने पूरा किया है। आज मैंने अखबार में पढ़ा कि हमारे यहां जो पुराना लोहे का पुल 1857 में अंग्रेजों ने बनाया था, जब यमुना नदी के अन्दर बाढ़ आती थी तो यहां के बुजुर्ग लोग कहते थे कि इस पुल को कहीं नुकसान न हो जाये। हमारे रेल मंत्री ने उसकी चिन्ता की और आज के समाचार-पत्रों में मैंने पढ़ा कि लगभग 166 करोड़ रुपये की लागत से उस पुल का निर्माण होगा, यह निर्माण भी शीघ्र किया जाये। इस बात के लिए मैं आपको बधाई देता हूं और निवेदन करता हूं कि इसकी शुरूआत शीघ्र कर दी जाये।

श्री सालखन मुर्मू (मयूरभंज) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री के समक्ष निम्नलिखित कुछ प्रस्ताव विशेा ध्यान देने हेतु आग्रह करना चाहूंगा। मयूरभंज जिले में रुपसा बांगरीपोसी छोटी रेलवे लाइन को अविलम्ब ब्रोडगेज में तब्दील करने का काम पूर्ण किया जाये। अभी तक यह काम ठीक ढंग से नहीं हो पाया है। साथ ही बुडामारा एक रेलवे स्टेशन है, वहां से चाकुलिया रेलवे स्टेशन को यदि जोड़ा जायेगा तो टाटानगर से भुवनेश्वर की दूरी बहुत कम हो जायेगी। इस काम को करने के लिए सुवर्णरेखा नदी पर एक पुल बनाने की आवश्यकता होगी, जो सम्भव है। इससे टाटानगर और भुवनेश्वर की दूरी कम होगी। दूसरा टाटानगर चाइवासा होकर एक रेलवे लाइन का विस्तार करना है।

*अध्यक्ष महोदय, आपके माध्यम से मैं माननीय रेल मंत्री के समक्ष निम्नलिखित मांगों पर विशेा ध्यान देने हेतु आग्रह करना चाहता हूं।

मयूरभंज जिला, उड़ीसा के रूपसा बांगरीपोशी छोटी रेल लाइन को अविलम्ब ब्राडगेज में तब्दील करने का काम पूरा किया जाये। साथ ही बुडामारा रेलवे स्टेशन से चाकुलिया रेलवे स्टेशन में इसे मिला दिया जाये। बीच में स्वर्ण रेखा नदी पर एक बड़ी पुल का निर्माण कर इस कार्य को पूरा किया जा सकता है। इससे टाटानगर और भुवनेश्वर की दूरी बहुत कम हो जायेगी तथा खड़गपुर जाने की आवश्यकता नहीं पड़ेगी।

टाटानगर-चाईबासा-बाडबिल होकर रेल लाइन को आगे बढ़ाकर क्योझर जिला, उड़ीसा होकर रेलवे लाइन का विस्तार होने से सिंहभूम, क्योंझर आदि के लौह खनिजों का दोहन खूब हो सकता है तथा कठिन आदिवासी क्षेत्रों को रेलवे सुविधा मिल सकेगी।

टाटानगर से रांची के बीच एक सीधी रेल लाइन की व्यवस्था होनी चाहिए। इससे दो बड़ी नगरों की दूरी घटेगी और झारखंड में औद्योगिक विकास को बल मिलेगा। अभी टाटानगर से रांची के लिये जो रूट विद्यमान है, उससे काफी समय लगता है और दूरी भी ज्यादा है।

झारखंड की दूसरी राजधानी दुमका है। इसे रेल लाइनों से जोड़ने का काम शीघ्र से शीघ्र होना चाहिए। चूंकि यह क्षेत्र बहुत पिछड़ा हुआ है।

* Laid on the table.

रेलवे स्टेशनों की साफ सफाई पर और ध्यान देने की आवश्यकता है। रेलवे अफसरों और रेलवे ठेकेदारों के बीच लेनदेन के संबंधों पर नजर रखने की जरूरत है ताकि भ्रटाचार के गर्त से रेलवे की गुणवत्ता में कमी न आये।

टाटानगर-बदामपहाड़ रेल खंड का विकास होना चाहिये। चूंकि अभी भी इस खंड में लौह खनिज बहुत है। जिसकी जरूरत लौह उद्योग में है। अभी लोहे के उत्पादन में लौह खनिज की कमी का अनुभव हो रहा है। अतः इस खंड की अवेहलना न की जाये।

*श्रीमती रेनु कुमारी (खगड़िया): माननीय अध्यक्ष् महोदय, भारत के इतिहास में आजादी के बाद माननीय रेल मंत्री ने जो कार्य किया है, वह रेलवे के इतिहास में स्वर्णाक्षरों में लिखा जायेगा। वे बधाई के पात्र हैं।

क्षेत्र की जनता की मांग है कि महेशखूंट स्टेशन पर इंटरसिटी एक्सप्रेस का ठहराव किया जाये, जो कटिहार से पटना जाती है। जनहित में यह बहुत ही आवश्यक है।

* Laid on the table.

श्री रतिलाल कालीदास वर्मा (धन्धुका) : अध्यक्ष महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि मेरे क्षेत्र के अन्दर गेज परिवर्तन के लिए उन्होंने जो आश्वासन दिया, वह पूरा किया।

लेकिन सूरनगर से भावनगर के बीच जो गुड्स ट्रेन चल रही है, उस गुड्स ट्रेन की जगह पर पैसेंजर ट्रेन चलाने के लिए मेरी माननीय मंत्री जी से िवनती है। एक वीरमगाम से लेकर बहुतयादी तक जो ब्रोडगेज का काम चल रहा है, वह शीघ्र ही पूरा कया जाये।

इतनी ही मेरी प्रार्थना है।

श्री श्रीचन्द कृपलानी (चित्तौड़गढ़) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपका बहुत-बहुत आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

नीतीश कुमार जी ने जो अन्तरिम रेल बजट पेश किया है, मैं इसके लिए उनको बहुत धन्यवाद देता हूं और इस बात की भी बधाई देता हूं कि पिछले जितने भी रेल बजट इन्होंने प्रस्तुत किये हैं, निश्चित रूप से इन्होंने काफी सराहनीय कार्य किया है। मैं सिर्फ एक मिनट में अपनी बात समाप्त करूंगा। हमारे यहां नीतीश कुमार जी से मैंने पिछले दिनों निवेदन किया था, उसके बाद बड़ीसादड़ी से नीमच रेलवे लाइन का सर्वे कार्य पूर्ण हो चुका है, वह पूरा आदिवासी क्षेत्र है। मेरा आपसे निवेदन है कि उसके लिए अभी आप बजट स्वीकृत करायें। चित्तोड़ से निम्बाहेड़ा के बीच ओवरब्रिज की बहुत बड़ी समस्या है। चित्तोड़, उदयपुर से अजमेर में ब्रोजगेज की जो समस्या है, उसका कार्य बहुत धीरे चल रहा है। मेरी नीतीश कुमार जी से मांग है कि उसका तीव्र गति से कार्य कराया जाये ताकि ब्रोडगेज की समस्या का समाधान हो सके।

*अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से निम्न समस्याओं को रेल मंत्री जी के समक्ष रखना चाहता हूं।

बड़ी सादडी नीमच रेल लाइन का सर्वेक्षण पूरा हो चुका है, शीघ्र स्वीकृत कराया जाये। चित्तौड़गढ़ व निम्बाहेडा में ओवर ब्रिज का निर्माण कराया जाये। उदयपुर अजमेर व नीमच, रतलाम ब्राडगेज जल्द पूरा करवाना। नीमच, प्रतापगढ, बासवाड़ा व दाहोड रेल लाइन बनवाना।

* Laid on the table.

SHRI P.H. PANDIAN (TIRUNELVELI): Sir, I would be happy to participate in this debate towards the fag end of the Term. I have four requests to make to the hon. Minister. The Minister had laid the foundation stone for a road over bridge at Tuticorin. Let it be completed before elections.

I had asked the Minister to develop the Tuticorin Railway Station as also the Tirunelveli Railway Station as model stations. Though it was announced, it has not been completed.

An investigation of a railway line to the non-serving areas − Vilathiakulam, Ottapidaram, VOC districts - of my constituency was done. A survey was done of these areas. Let the hon. Minister expedite the investigation work and allocate funds for it. Though the fund has not been allocated, he can allocate it at a later stage.

अध्यक्ष महोदय : आपको बहुत लोगों ने यहां बधाई दी है, मैं भी इस चेयर से आपको बधाई देना चाहता हूं। मैं आपको बधाई इसलिए भी दे रहा हूं कि मुम्बई में एक रेलवे स्टेशन पर सबवे बनाने की जरूरत थी।

वहां बड़ी डिफिकलटीज थी, क्योंकि 50 साल से वह काम नहीं हो रहा था। मैंने आपसे रिक्वैस्ट की तो आपने मान लिया। इसलिए मैं आपको बधाई देता हूं। वह सबवे मेरी कांस्टीटूएंसी में था। मेरा एक प्रश्न और है कि ये सब काम करने के लिए आप पैसा कहां से लाये ?

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) : उसे इसी सदन से लिया।

***SHRI SONTOSH MOHAN DEV(SILCHAR):** Mr. Speaker, Sir, I rise to speak on the Railway Budget regarding my broad-gauge line construction from Lumdung to Silchar. The progress is very very slow because of lack of funds. This is our life line. I demand it should be taken as a National Project completed immediately.

*** Laid on the Table.**

***SHRI BIR SINGH MAHATO (PURULIA):** I lay the followings on the discussions of Railway Supplementary demand.

I raise several times in this august House for construction of Railway line from Jhargram to Purulia.

I would request the hon. Minister through you to sanction new railway line between Jhargram to Purulia.

*** Laid on the Table.**

*श्री पुप जैन (पाली): मान्यवर, मैं आपका ध्यान निम्न बिंदुओं पर आकर्ति करना चाहता हूं। मेरा संसदीय क्षेत्र पाली, राजस्थान है। पिछले 4 सालों में मेरे क्षेत्र को आपके विशेा सहयोग के कारण 11 नयी सवारी गाड़ियों की सुविधा प्राप्त हो रही है। मेरे जिले क्षेत्र के लाखों निवासी भारतवा के कोने कोने में बसे हुये हैं, परन्तु उक्त निवासियों का क्षेत्र से जिन्दा सम्पर्क व्यापारिक व सामाजिक कार्यो के कारण प्रतिदिन हजारों नागरिकों का आना जाना रहता है। सवारी गाड़ियों का उचित ठहराव नहीं होने के कारण नागरिकों को भारी परेशानी का सामना करना पड़ता है।

सवारी गाड़ियों के ठहराव को लेकर कई आंदोलन, धरने, अनशन व प्रदर्शन प्रतिदिन होते रहते हैं। जनता में भारी रोा भी है। इस संबंध में कई ज्ञापन रेल मंत्रालय को दिये जा चुके हैं। जनता के आक्रोश का सीधा नुकसान मुझे व सत्तापक्ष को भी हो रहा है।

अतः मेरा विनम्र अनुरोध है कि निम्न सवारी गाड़ियों का ठहराव तुरंत प्रभाव से सुनिश्चित करने का आदेश फरमावें।

1. बंगलौर-अजमेर एक्सप्रेस रेल का ठहराव सोजत रोड पर।
2. जम्मूतवी से अहमदाबाद एक्सप्रेस रेल का ठहराव रानी स्टेशन व जवाई बांध व सामेसर रेलवे स्टेशन पर।
3. त्रिवेन्द्रम-जोधपुर एक्सप्रेस का पाली (जिला मुख्यालय) रेलवे स्टेशन पर ठहराव।

* Laid on the table.

*श्री ब्रजमोहन राम (पलामू): माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी ने जो अंतरिम बजट प्रस्तुत किया है उसका पुरजोर समर्थन करते हुए कहना है कि मंत्री जी ने बहुत सारी घोाणायें की हैं, जो देश तथा जनता के हित में अति लाभदायक साबित होगा। मैं आशा करता हूं कि अंतरिम रेल बजट से देश में एक नयी विकास की गति रेल के मामले में आयेगी। कुछ समस्यायें मेरे संसदीय क्षेत्र पलामू लोक सभा से जुड़ी हुयी हैं, जिसे मैं सलाह देता हूं और मांग करता हूं कि अविलम्ब इन समस्याओं को पूरा करने की कृपा करें, जिससे पलामू और गढ़वा जैसे पिछड़े क्षेत्र की जनता को लाभ मिलेगा।

रांची से बनारस तक एक नयी ट्रेन चलायी जाये जो हुसैनाबाद होते हुए डेहरी ओन सोन होकर बनारस तक जाये।

टोरी लोहरदगा रेलवे लाइन जो छोटी लाइन से बड़ी लाइन में परिवर्तन करना है और टोरी तक विस्तार करना है, का कार्य धीमी गति से चल रहा है, उसमें तेजी से कार्य कराये जाने की आवश्यकता है।

राजधानी एक्सप्रेस, जो नयी दिल्ली से रांची तक चलती है, उसे बढ़ाकर दो दिन से तीन दिन चलाने की आवश्यकता है तथा तीन दिन भया बड़काखाना डाल्टनगंज गढ़वा होकर चलाने की पुरजोर मांग करता हूं।

माननीय मंत्री जी के द्वारा अभी अभी नयी दिल्ली झारखंड सम्पर्क क्रांति जो चलाने की घोाणा की गयी है, उसे बड़काखाना डाल्टनगंज गढ़वा होकर चलाया जाये, जिससे इस क्षेत्र के लोगों को एक अच्छी ट्रेन की सुविधा मिल सके।

टोरी स्टेशन में फुट ओवरब्रिज का विस्तार अति आवश्यक है। कई बार दुर्घटना के शिकार यात्री हुए हैं। सुरक्षा की दृटि से यह कार्य अत्यंत आवश्यक है।

टोरी रेलवे स्टेशन के पास ओवरब्रिज बनाने की आवश्यकता है। चूंकि रेलवे फाटक के बंद हो जाने से विद्यालय जाने वाले बच्चों तथा बीमार लोगों को ले जाने में काफी कठिनायी होती है। यह मांग जनता के द्वारा लगातार की जा रही है, परन्तु अभी तक इस मांग को पूरा नहीं किया जा सका है। मैं पुरजोर मांग करता हूं कि इस ओवरब्रिज के बनने से उग्रवाद प्रभावित क्षेत्र में स्थानीय जनता को काफी लाभ मिलेगा।

* Laid on the table.

टोरी रेलवे स्टेशन में रिटायरिंग रूम नहीं होने से यात्रियों को काफी परेशानी होती है तथा बिजली का प्रबंध नहीं होने के कारण लूटपाट की वारदातें ज्यादा होती हैं तथा कैंटीन और बुक स्टाल तथा एस.टी.डी./आई.एस.डी. बूथ नहीं होने से जनता को काफी परेशानी हो रही है।

पलामू जिलान्तर्गत हुसैनाबाद अनुमण्डल के हैदरनगर रेलवे स्टेशन में प्लेटफार्म को ऊंचा करने की आवश्यकता है। प्लेटफार्म नीचे होने के कारण दुर्घटना की संभावना बनी रहती है तथा कई बार दुर्घटना की शिकायत भी मिली है।

झारखण्ड स्वर्ण जयन्ती एक्सप्रेस का ठहराव कई जगहों पर नहीं होने से जनता को इसका लाभ नहीं मिल पा रहा है इसलिए ठहराव करने की आ वश्यकता है।

इन सभी गाड़ियों में डालटनगंज और गढ़वा से आरक्षण का कोटा बढ़ाये जाने की आवश्यकता है। कोटा बहुत कम होने के कारण यात्रियों को परेशानी हो रही है।

चिरिमीरी रेलवे लाइन, जो विश्रामपुर होकर मुम्बई तक जाती है उसे पूरा कराया जाये।

अतः मैं आशा करता हूं कि माननीय रेल मंत्री मेरे संसदीय क्षेत्र पलामू और गढ़वा की जनता की भावनाओं की कद्र करते हुए उपरोक्त मांगों पर

सहानुभूतिपूर्वक विचार करते हुए अविलम्ब पूरा करने की कृपा करेंगे।

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) : अध्यक्ष महोदय, मैं सबसे पहले उन सभी माननीय सदस्यों को धन्यवाद देना चाहता हूं जिन्होंने आज अंतरिम रेल बजट और वर्ा 2003-2004 के लिए अनुपूरक मांगों का जो प्रस्ताव रखा, उस पर और वर्ा 2001-2002 में कुछ एक्सेस डिमांड्स फॉर ग्रांट्स थीं, उसकी चर्चा में भाग लिया। इसके लिए मैं सभी माननीय सदस्यों को धन्यवाद देना चाहता हूं।

इस चर्चा में लगभग 34 माननीय सदस्यों ने अपने भााण दिये और कतिपय माननीय सदस्यों ने अपने लिखित वक्तव्य सभा पटल पर रखे। अगर दोनों को मिला देंगे तो 50 के आसपास माननीय सदस्यों ने इस चर्चा में हिस्सा लिया। मैं आपके प्रति भी आभार व्यक्त करता हूं कि आपने भी मुझे धन्यवाद दिया।

मैं दो-तीन बातों का उल्लेख करना चाहूंगा। जब इस अंतरिम बजट पर चर्चा हुई तो कुछ माननीय सदस्यों ने रेलवे की आर्थिक स्थिति के बारे में कुछ बातें कहीं। एक गलतफहमी जैसी पैदा हुई मानो हमारी आमदनी घट गयी है। मैंने अपने अंतरिम बजट भााण में इस बात का उल्लेख किया कि इस साल प्राप्तियों का रूझान बजट की आशा के अनुरुप नहीं रहा मतलब संशोधित अनुमान 890 करोड़ रुपये कम है। हमने जो बजट ऐस्टीमेट वर्ा 2003-2004 में किया था, उसके हिसाब से 890 करोड़ रुपये कम हुए लेकिन साथ ही साथ उसके अगले पैराग्राफ में हमने बताया था कि खर्चे में भी काफी कमी आयी है। कुल मिलाकर 1,490 करोड़ रुपये की कमी सिर्फ साधारण संचालन व्यय की मद में हुआ। अगर आमदनी में हमारे ऐस्टीमेट के मुताबिक कुछ कम प्राप्ति हुई है तो खर्चे में हमारे ऐस्टीमेट के हिसाब से कम खर्च हुआ है। दोनों को मिला दें तो हमारी आर्थिक स्थिति सुधरी है।

हमने जो अनुमान लगाया था, जो सोचा था कि हमारा आपरेटिंग रेशियो 94.1 होगा, वह और इम्प्रूव करके 92.6 हो गया है। आपरेटिंग रेशियो का मतलब है कि 100 रुपये की कमाई करने के लिए हम कितना खर्च करते हैं ? हमने बजट अनुमान में सोचा था कि 100 रुपये की कमाई करने के लिए हम 94 रुपये 10 पैसे का व्यय करेंगे। जब हमने पूरी स्थिति को रिवाइज्ड किया तो हम पाते हैं कि 100 रुपये की कमाई के लिए हमें 92 रुपये 60 पैसे ही खर्च करना पड़ेगा यानी आर्थिक स्थिति में सुधार आया है। जिसे इस संदर्भ से हटकर देखा गया है। कई जगहों पर हमने देखा है कि इसके बारे में मीडिया ने कमेंट्स कि ए हैं कि इसमें कमी आयी है, तो यह कमी नहीं है। उसके कई कारण हैं।

एक-दो माननीय सदस्यों ने इस बात का उल्लेख किया कि प्रति मिलियन टन आमदनी में कमी हुई है। यह बात सही है। हमने जो 540 मिलियन टन की ढुलाई का लक्ष्य रखा था, उसको हम रिवाइज्ड कर रहे हैं। दिसम्बर तक की जो परिस्थिति है, उसे देखते हुए हम न सिर्फ इस वित्तीय वर्ा में 540 मिलियन टन की ढुलाई के लक्ष्य को प्राप्त कर लेंगे बल्कि हम उससे बढ़कर 550 मिलियन टन की ढुलाई के लक्ष्य को प्राप्त करेंगे यानी हम ज्यादा फ्रेट ट्रैफिक हैंडल करने वाले हैं, ऐसा अनुमान है। यह हमारी सुधरी हुई आर्थिक स्थिति का द्योतक है। लेकिन जो प्रति मिलिटन टन आमदनी होती है और जिसका हमने अनुमान लगाया था, उससे थोड़ा कम हुआ है। उसके कई कारण हो सकते हैं। उसमें से एक कारण यह है कि लीड घटता है। हमने सोचा कि एवरेज जो लीड होगा, उतना लीड नहीं हो कर उससे थोड़ा कम हुआ। जो मिक्स ऑफ कमोडिटीज होता है, उसमें थोड़ा फेरबदल आया। मान लीजिए पेट्रोलियम प्रोडेक्ट्स का जितना हमने सोचा था, उतनी ढुलाई न होकर उससे कम हुआ और फूडग्रेन्स का कुछ ज्यादा हुआ। इस प्रकार कुल मिलाकर जो मिक्स होता है, उसके हिसाब से थोड़े लीड के चलते यह कई कारणों से हुआ जिस पर रेलवे का नियंत्रण नहीं है। उन कारणों के ा्रति मिलियन टन जो अर्निंग होनी चाहिए, उसमें थोड़ा कम हुआ है। जिसके चलते बजट अनुमानों की तुलना में हमें कम आमदनी होगी लेकिन बजट अनुमानों की तुलना में हमारा जो खर्च था, उसमें भी लगभग डेढ़ हजार करोड़ रुपये की कमी आ रही है। कुल मिलाकर जब हम आर्थिक स्थिति की परफार्मैंस की समीक्षा करते हैं तो पाते हैं कि साल के अंत में हमारी स्थिति और बेहतर होगी जिसका हमने ऑपरेटिंग रेशियो के माध्यम से उल्लेख किया। इसलिए यह बात हट जानी चाहिए।

श्री बसुदेव आचार्य चले गए। उन्होंने भी इस बात का उल्लेख किया था। इस प्रकार चाहे फ्रेट लोडिंग का मामला हो या पैसेंजर अर्निंग का मामला हो, दोनों में हम सुधार की ओर हैं। इस प्रकार रेलवे की माली हालत, आर्थिक हालत बेहतरी की ओर है। इसी का परिणाम है कि हमारे पास जो आंतरिक संसाधन हैं, उनमें वृद्धि हुई है और जो हमारे आंतरिक संसाधनों में वृद्धि हुई है, उनको हम अपने रिजर्व फंड में डाल रहे हैं। उस पैसे को डैवलपमैंट फंड में डाल रहे हैं और दूसरी तरफ हम ज्यादा डैप्रीसिएशन रिजर्व फंड में दे रहे हैं। इसके अलावा सेफ्टी के लिए दो फंड हैं। चालू वर्ा में जो भी रिनुअल के लिए तैयार होता है, उसको हम डीआरएफ के माध्यम से करते हैं और हमारी जो पुरानी गत आयु परिसम्पत्तियां हैं, साल दर साल जिनका ऐसैट रिनुअल होना चाहिए था, नहीं हुआ, उसके चलते रेलवे सेफ्टी फंड क्रिएट करना पड़ा, 1 अक्टूबर, 2001 से वह चालू हुआ। स्पैशल रेलवे सेफ्टी फंड में दो कम्पोनैंट हैं - एक, भारत सरकार अतिरिक्त बजटीय सहायता के तौर पर ग्रांट देती है और दूसरा, हम यात्रियों पर सेफ्टी सरचार्ज लगाते हैं। इन दोनों से आना है और छः साल में 17 हजार करोड़ रुपये की राशि खर्च की जाएगी। कई जगह हम यह भी कमैंट सुनते हैं कि 17 हजार करोड़ रुपये दे दिए गए, उनका क्या हुआ यानी 17 हजार करोड़ रुपये एक मुश्त नहीं दिए गए बल्कि फंड को ऐप्रूव किया गया और हर साल उसमें ऐलोकेशन होता है। हमें जनरल एक्सचैकर से पैसा मिलता है, सेफ्टी सरचार्ज से भी आता है और दोनों को मिलाकर हम हर साल के लिए एक लक्ष्य रखते हैं। उसमें हमने देखा है कि जो हम सोचते हैं कि सेफ्टी सरचार्ज से पैसा आएगा, वह नहीं आ पाता तो उसे हम अपने आंतरिक स्रोतों से कम्पैनसेट करते हैं। इस प्रकार जो हमारी ज्यादा कमाई हुई, उसका एक हिस्सा हमने अपने स्पैशल रेलवे सेफ्टी फंड में भी जमा किया। हमने इसके बारे में अपने अंतरिम बजट भााण में उल्लेख किया कि स्पैशल रेलवे सेफ्टी फंड में जो लक्ष्य था, उसके अनुसार हम खर्च कर रहे हैं। पहले साल ही छः माह के लिए स्पैशल रेलवे सेफ्टी फंड ऑपरेशनलाइज़ हुआ था। 1 अक्टूबर, 2001 से उसका काम शुरू हुआ था। यह अनुमान लगाया गया था कि 1,400 करोड़ रुपये इसमें खर्च किए जाएंगे, 1,000 करोड़ रुपया भारत सरकार से मिलेगा, जनरल एक्सचैकर से मिलेगा, 400 करोड़ रुपया सेफ्टी सरचार्ज से आएगा। एक हजार करोड़ रुपया तो भारत सरकार से मिला लेकिन सेफ्टी सरचार्ज से उतना पैसा नहीं आया। 400 करोड़ रुपये की जगह 305 करोड़ रुपया आया। उसमें 95 करोड़ रुपये की जो कमी थी, उसे भी हमने अपने आंतरिक संसाधनों से जुटाकर दिया, ऊपर से 34 करोड़ रुपये और ज्यादा खर्च किए। 1,400 करोड़ रुपये की जगह हमने 1,434 करोड़ रुपये का व्यय किया। उसी प्रकार अगले साल 2,210 करोड़ रुपये का लक्ष्य था। उसकी तुलना में हम उससे कहीं ज्यादा खर्च करने में कामयाब हुए, 2,486 करोड़ रुपये खर्च करने में कामयाब हुए। इस प्रकार उसके अगले साल की प्रोग्रैस है। स्पैशल रेलवे सेफ्टी फंड के माध्यम से जो राशि दी जाती है, हम उससे भी अधिक खर्च कर रहे हैं। दूसरी तरफ उसका जो फिजिकल लक्ष्य है, हम उसे प्राप्त कर रहे हैं। छः साल के अंदर 16,500 किलोमीटर पुरानी पटरियों को बदलना है। अभी तीसरा साल चल रहा है यानी ढाई साल भी पुरे नहीं हुए क्योंकि पहला साल तो छः माह का ही था। उसमें ही 16,500 किलोमीटर में से 8,500 किलोमीटर पुरानी पटरियों को हम बदल डालेंगे। 2,700 पुलों की जगह नए पुलों का निर्माण करना या उनको मजबूत करना है। इस साल के आखिर तक 1350 पुलों का पुनर्निर्माण हम कर देंगे। इस प्रकार जो फिजिकल टारगैट है, उसे भी हम प्राप्त कर रहे हैं और जो हमारा फाईनैंशियल टारगैट है, उसे हम ऐक्सीड कर रहे हैं। यह स्पैशल रेलवे सेफ्टी फंड के मामले में ऐचीवमैंट है। लेकिन आम तौर पर देखा जाता है कि बाहर तरह-तरह की भ्रान्ति हो जाती है कि 17 हजार करोड़ रुपया दिया गया, उसे ठीक से खर्च नहीं कर रहे हैं, दूसरी जगह खर्च कर देते हैं। जिसकी जो मर्जी हो, वह अंदाज लगा लेता है। क भी-कभी तो मेरी यह भी आलोचना हुई कि स्पेशल रेलवे सैफ्टी फंड के पैसे को हम जोन के निर्माण में लगा रहे हैं जो कि निहायत गलत बात है। स्पेशल रेलवे सैफ्टी फंड से जो काम होने हैं, उनको चिन्हित करके उसकी अलग सूची तैयार हुई, उसकी ग्रीन बुक तैयार हुई और वह ग्रीन बुक सदन के पटल पर रखी गई। उसकी एक पाई भी डाइवर्ट नहीं की जा सकती, यह

सदन में दिया गया वचन है और सदन के सामने पूरी लिस्ट रखी गई है कि कौन सा काम हो रहा है? उसमें अगर किसी चीज को जोड़ना है, नये कामों को जोड़ना है तो उसके बारे में भी सदन को सूचित किया जाएगा। सवाल ही पैदा नहीं होता कि उसके पैसे को किसी दूसरे काम में लगाया जाए। लेकिन तरह-तरह की चर्चा हो जाती है।

जहां तक आर्थिक निपादन का सवाल है, योजना का सवाल है, कोई माननीय सदस्य बोल रहे थे कि इस बार की योजना सन् 2004-2005 की योजना पिछले साल से कम है। 2003-2004 की योजना का परिव्यय 12918 करोड़ रुपये का रखा गया था। उसको रिवाइज करके 1000 करोड़ रुपये से बढ़ाया जा रहा है। वह 13918 करोड़ रुपये अब 2003-2004 का योजना परिव्यय होगा। आपने कहा, पैसा कहां से लाते हैं ? यह जो 1000 करोड़ रुपये योजना परिव्यय बढ़ रहा है, इसमें से 500 करोड़ रुपया हमें नेशनल प्रोजेक्ट के लिए मिला। 300 करोड़ रुपया और ज्यादा जो हम काम करते चले जा रहे हैं लक्ष्य को पूरा करने के लिए और जो पैसे की जरूरत है, हमें अतिरिक्त सहायता मिली और 200 करोड़ रुपये हमने आन्तरिक संसाधन से जुटाया। जहां एक तरफ हमें जनरल एक्सचेकर से मदद मिली, वहीं दूसरी तरफ हमने आन्तरिक संसाधन से और अतिरिक्त धन को जुटाया जिसके चलते प्लान साइज 1000 करोड़ रुपये से बढ़ा दिया गया रिवाइज में। अब 2004-2005 में अभी 13425 करोड़ रुपये का रखा गया। इसमें हमें अभी जो ऊधमपुर-श्रीनगर का नेशनल प्रोजेक्ट है, उसका एलोकेशन नहीं मिला। इसलिए यह 13425 करोड़ रुपये का है, जब वह एलोकेशन मिल जाएगा तो 2004-2005 का भी प्लान साइज कहीं और बड़ा हो जाएगा। इस प्रकार से चाहे योजना का प्रश्न हो, आर्थिक निपादन का प्रश्न हो, दोनों में रेलवे की स्थिति पहले की तुलना में बेहतर हुई है। हम प्रगति की राह पर चल रहे हैं।

अब जहां तक सेफ्टी का सवाल है, उसका हमने जिक्र किया। यहीं नहीं, सेफ्टी के लिए डैप्रीसिएशन रिजर्व फंड में अब तो और रिजर्व हम लोगों ने क्रिएट किया। कई लोग कहते हैं कि सारा रिजर्व खत्म होता चला जा रहा है। डैप्रीसिएशन रिजर्व फंड जो हर साल की जरुरतों को पूरा करने के लिए है, रिन्यूअल की जरुरतों को पूरा करने के लिए है, रिप्लेसमेंट की जरुरतों को पूरा करने के लिए है, उसमें और धन हम देते जा रहे हैं। उससे हमारा कोई काम रुकता नहीं है बल्कि रिन्यूअल के सारे काम हो रहे हैं और वे मुख्यत: सेफ्टी से संबंधित हैं। इसलिए सेफ्टी के मद में ज्यादा से ज्यादा पैसा हम खर्च कर रहे हैं और सेफ्टी लिए कौरपोरेट सेफ्टी प्लान साल का हमने बनाया है। हमने उसका भी उल्लेख किया है। 31000 करोड़ रुपये दस साल के अंदर सेफ्टी के लिए खर्च होंगे जिसमें स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड का पैसा शामिल है। जो डीजल-पैट्रोल के सैस का पैसा हमें मिलता है, लैवल क्रॉसिंग के इम्प्रूवमेंट के लिए और उनकी जगह आरओबी-आरयूबी बनाने के लिए, उसका पैसा भी शामिल है। उसके अतिरिक्त डीआरएफ से पैसा और भी अन्य स्रोतों से पैसा जुटाकर हमारा लक्ष्य है कि हम सेफ्टी की स्थिति में और सुधार करें। यूं ही बोल देते हैं। जिसकी जो मर्जी होती है, बोल देता है कि एक्सीडेंट्स बढ़ रहे हैं। अब एक्सीडेंट्स कहां से बढ़ रहे हैं? हमें पता नहीं है। एक्सीडेंट्स तो घट रहे हैं। लेकिन हमें दुर्घटनाओं को बिल्कुल समाप्त करने की स्थिति में पहुंचना है और हमें पहुंचना चाहिए, यह हमारा लक्ष्य है। इसलिए दस साल के अंदर हमने कौरपोरेट सेफ्टी प्लान में रखा है। 2002-2003 में सबसे कम दुर्घटनाएं हुई हैं लेकिन एकाध दुर्घटना ऐसी होती है जो पूरे रेलवे को बदनाम कर देती है और सब जगह वह चर्चा का विाय बन जाती है। उसी साल राजधानी एक्सीडेंट हुआ लेकिन जो नम्बर ऑफ एक्सीडेंट्स हैं, वह घटा है और दुनियाभर में पर मिलियन ट्रेन कि.मी. में कितने एक्सीडेंट्स होते हैं, उसको मापा जाता है। तो कहां 1960 के दशक में जहां हम 1.5 इस कैटेगरी में थे, प्रति मिलियन ट्रेन कि.मी. में घटते-घटते 2002-2003 में 0.44 पर हम चले आये हैं और हमने अभी बजट भााण में कहा कि हम अगले चार साल में हम 0.30 पर जाएंगे और कौरपोरेट सेफ्टी प्लान में दस साल के इम्पलीमेंटेशन के बाद 0.17 पर रहेंगे जो हम नाज कर सकते हैं कि दुनियाभर में शायद इस प्रकार का सेफ्टी स्टैंडर्ड कहीं नहीं है। हम लोग कमतरी के शिकार हैं। अचानक कह देते हैं कि हमारे यहां बहुत दुर्घटनाएं होती हैं और दूसरी जगह नहीं होती हैं। एक्सीडेंट्स कई कारणों से हो सकते हैं। एक्सीडेंट मानवीय भूल से भी हो सकता है, एक्सीडेंट टैक्नॉलोजी की कमी के कारण भी हो सकता है। कई कारण हो सकते हैं। एक्सीडेंट फ्रीक भी हो सकता है, एक्सीडेंट दूसरों की गलती से भी हो सकता है, एक्सीडेंट नेचर के कारण भी हो सकता है। कई कारण हो सकते हैं, लेकिन हम सबको एक साथ जोड़ देते हैं। लेकिन आदमी के चलते जो एक्सीडेंट हो रहे हैं, हमारे पास टेक्नीलॉजी नहीं होने के कारण जो एक्सीडेंट हो रहे हैं, उन सारे एक्सीडेंट्स को हम एलीमिनेट करना चाहते हैं। उसी दिशा में हमने एक कदम उठाया है, हम टक्कर से, कोलीजन से एक्सीडेंट समाप्त करना चाहते हैं। इसलिए कोंकण रेलवे ने ए.सी.डी. को ईजाद किया है और उसे लगाने का काम शुरू कर चुके हैं, उसी जगह पर जहां गैसल हुआ था। उस गैसल दुर्घटना के बाद मैंने रेल मंत्री के पद से त्यागपत्र दिया था। वहां कोंकण रेलवे ने ए.सी.डी. को विकसित किया है, जो कि रक्षा कवच है। उसके बारे में इसी सदन में चर्चा हुई थी और आपने भी उसकी सराहना की थी। 20 जनवरी से वह ए.सी.डी. लगाने का काम शुरू हो गया है। पूरे एक साल के अंदर एन.एफ. के रेलवे में ब्राडगेज नेटवर्क में ए.सी.डी. पूरे तौर पर लगा दी जाएगी। पांच साल के अंदर पूरे इंडियन रेलवे के ब्राडगेज रेलवे के नेटवर्क में हम इसे लगा देंगे। गेज कंवर्शन होता जाएगा, उसमें ए.सी.डी. को लगाए जाने का काम भी होता रहेगा। उसका एस्टीमेट भी इसमें शामिल किया जा रहा है, ताकि हर जगह जैसे-जैसे गेज कंवर्शन हो रहा है, वहां ब्राडगेज नेटवर्क में यह रक्षा कवच लगा दिया जाएगा, जिससे टक्कर न हो। इस प्रकार एक-एक चीज को लेकर हम आगे बढ़ रहे हैं, जिसके कह सकते हैं कि ठीक ढंग से हम चल रहे हैं। यूं तो आलोचना करने से कोई उपाय नहीं। अगर दुर्घटनाएं होती हैं, हमें उसको टैकल करना चाहिए। उस पर कितना कदम उठाया है,यह देखना चाहिए। दुर्घटना की खबर स्वाभाविक तौर पर छपेगी और छपती है। उस पर चिंता व्यक्त करना स्वाभाविक है। लेकिन दुर्घटनाओं को रोकने के लिए जो कदम उठाए जा रहे हैं, उसका जिस प्रकार से एप्रिशिएशन होना चाहिए, वह नहीं होता है। उसके बारे में पूरी जानकारी नहीं हो पाती है, हम लोगों के लाख चाहने के बाद भी नहीं हो पाती है। इस प्रकार सेफ्टी के मामले में अगर किसी चीज पर सबसे अधिक ध्यान है, तो वह सेफ्टी पर ही है।

दूसरी बात है विकास की। आपने देखा कि सभी माननीय सदस्य चिंता प्रकट करते हैं कि उनके यहां का रेलवे प्रोजेक्ट दस साल से, बीस साल से चल रहा है, पूरा पैसा नहीं दिया जाता है। मैंने इसलिए पहले कहा कि शिकायत यह भी की जाती है कि जिस राज्य का रेल मंत्री होता है, वहीं ज्यादा पैसा खर्च होता है और बाकी जगह पैसा नहीं पहुंचता। इसलिए कई बार जिस राज्य का रेल मंत्री होता है, उसे उसी राज्य का रेल मंत्री घोाित किया जाता रहा है। हमने 2002-2003 के रेल बजट भााण में एक नया फार्मूला निकाला, जिसके अनुसार जो भी धन उपलब्ध है, वह राज्यवार बांट दें। इस तरह से कुछ हद तक हमने इनीशिएटिव लेकर क्षेत्रीय असंतुलन दूर करने की कोशिश की है। उसके बाद पब्लिक-प्राइवेट पार्टनर्स का इनीशिएटिव आया। फिर राज्य सरकारें भी रेल परियोजनाओं में धन लगाने लगीं। कुछ स्ट्रेटेजिक रेल लाइंस में डिफेंस मिनिस्ट्री से भी पैसा मिला। इसके अलावा प्रधान मंत्री जी ने नेशनल रेलवे विकास योजना की घोाणा की। जो हमारा हाई डेंसिटी रेल नेटवर्क है, गोल्डन क्वाड्रिलैटरल और उसके डायग्नल्स हैं, जिसमें लगभग दो तिहाई यातायात माल यातायात है और लगभग आधा लम्बी दूरी का यात्री यातायात है, उसको दुरुस्त किया जा रहा है। अभी बसुदेव आचार्य जी बोल रहे थे। 15,000 करोड़ रुपए की राट्रीय रेल विकास योजना के तीन कम्पोनेंट हैं। पहली है गोल्डन क्वाड्रिलैटरल और उसके डायग्नल्स को मजबूत करना। उसके अन्य लक्ष्यों में से एक लक्ष्य है कि हम 100 किलो मीटर प्रति घंटा की रफ्तार से मालगाड़ी चलाना चाहते हैं। इस प्रकार यात्री गाड़ी और मालगाड़ी की स्पीड में जो अंतर है, उसको कम करना चाहते हैं। उसके लिए आठ हजार करोड़ रुपए रखे गए हैं। जितने हमारे बंदरगाह हैं, उनका हिंटरलैंड से द्रुत सम्पर्क स्थापित करने के लिए रोड कनेक्टीविटी कर रहे हैं। देश में चार महारेल सेतुओं का निर्माण हो रहा है, जिसमें एक ब्रह्मपुत्र नदी पर है। इस प्रकार से 15,000 करोड़ राट्रीय रेल विकास योजना में मंजूर हुए हैं। बजटीय सहायता भी बढ़ी है। कुल मिलाकर इतनी धनराशि मिली कि हम काम की गति को तेज कर सकें। लेकिन हमने देखा कि सब कुछ करने के बाद भी पांच साल के बाद भी लगभग 17-18,000 करोड़ रुपए के प्रोजेक्ट्स लम्बित हैं। अध्यक्ष महोदय, अगर हम नई लाइंस बनाने, गेज कंवर्शन, डब्लिंग, विद्युतीकरण और महानगरीय रेल परियोजनाओं को लें तो कुल 43,000 करोड़ रुपए के प्रोजेक्ट्स हैं और जहां तक मुझे स्मरण है 230 के करीब इन प्रोजेक्ट्स की संख्या है। इतना सब कुछ इनीशिएटिव लेने के बाद भी हमने देखा कि पांच साल के बाद 17-18,000 करोड़ रुपए के प्रोजेक्ट्स लम्बित रह गए हैं। इसलिए हमने इस मसले को उठाया। मैं प्रधान मंत्री जी का और वित्त मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहता हूं कि उन्होंने इस स्थिति को स्वीकार किया और एक सुदूर क्षेत्र रेल सम्पर्क योजना को मंजूरी

दी। इसके अंतर्गत अगले पांच सालों में बैकवर्ड एरियाज में जो प्रोजेक्ट्स बचे रह जाएंगे, 43,000 करोड़ रुपए में से उन सबको पूरा करने के लिए अलग से 20,000 करोड़ रुपए की योजना चलाई जाएगी।

इस प्रकार से आज जितनी भी योजनाएं रेल बजट में हैं, जिसे पिंक-बुक कहते हैं, जिसमें 9 परियोजनाएं वे भी शामिल हैं जिनको कि 2003-2004 के सप्लीमेंटरी बजट में शामिल किया है। इनको शामिल करके कुल 43 हजार करोड़ रुपये की जरुरत थी। सुदूर संपर्क रेल योजना के बाद, पांच साल के बाद कोई भी योजना पेंडिंग नहीं होगी जो आज की तारीख में पिंक बुक में हैं। इससे बड़े पैमाने पर रोजगार के अवसर पैदा होंगे, रेलों का जुड़ाव होगा। कुछ सदस्य पूछ रहे थे कि इससे क्या फायदा होगा? 9 हजार किलोमीटर का नया रेल नेटवर्क होगा जिसे हम सुदूर क्षेत्र में ले जाना चाहते हैं। जम्मू-कश्मीर का रेल प्रोजैक्ट बन रहा है। माननीय प्रधान मंत्री जी ने ऐलान कर दिया है कि वहां के लिए 15 अगस्त 2007 से रेलगाड़ियां चल पड़ेंगी। दिल्ली से आप बारमूला जा सकेंगे। लेकिन जहां तक वैली से रेललाइन का प्रश्न है, जो कांजीकुंड से बारमूला है वह काम तो 2005 तक ही पूरा हो जाएगा। सिर्फ कटरा से कांजीकुंड बचा हुआ रहेगा। उधमपुर से कटरा की लाइन भी 2005 तक बन जाएगी और जम्मू से 25 मार्च को यात्रियों के लिए खोल दी जाएगी। पूर्वोत्तर क्षेत्र के माननीय सदस्य चिंता प्रकट कर रहे थे। मैं बताना चाहता हूं कि प्लॉन में हम जो पैसा रखते हैं उसका 10 प्रतिशत पूर्वोत्तर राज्यों को दे दिया जाता है। लेकिन उसके बाद भी उनका काम पूरा नहीं होता है। उसके लिए सप्लीमेंटरी बजट में हमने प्रॉविजन किया है। रंगिया से मुरकोंगस्लेक मीटरगेज को ब्रॉडगेज में परिवर्तित करने की योजना सप्लीमेंटरी डिमांड में हमने रखी है। फिर मणिपुर राज्य की मांग भी थी टीफू-करॉग का काम हो नहीं पा रहा था। वहां की सरकार और वहां के लोगों की मांग जीरीबाम से इम्फाल तक की थी जिसे कैबिनेट ने मंजूरी दी और उसको सप्लीमेंटरी डिमांड फॉर ग्रांट्स में हमने शामिल किया है। लेकिन इन सभी परियोजनाओं को शामिल करने के बाद और सुदूर क्षेत्र रेल संपर्क योजना से अतिरिक्त परिव्यय निर्धारित करने के बाद, पांच साल के अंदर सारी परियोजनाएं पूरी हो जाएंगी। किसी को शिकायत को मौका नहीं रहेगा कि मराठवाड़ा का काम नहीं हो रहा है या पूर्वोत्तर का काम नहीं हो रहा है या उत्तर प्रदेश का काम नहीं हो रहा है या किसी और राज्य का काम नहीं हो रहा है। सभी राज्यों का काम इस समय तक पूरा हो जोगा। कई माननीय सदस्यों ने कहा कि आम आदमी के लिए इसमें क्या है? मोबाइल पर तो आरक्षण हो जाएगा लेकिन आम आदमी के लिए क्या है? शायद आप भूल रहे हैं कि आम आदमी के लिए ही अनारक्षित टिकट सिस्टम की शुरुआत हमने पिछले साल की है। जो पुराने काम हम कर रहे हैं वे तो कर ही रहे हैं। यूटीएस, पीआरएस भारतीय रेल में बहुत पुराना है। कम्प्युटर, आईटी का इस्तेमाल सरकार के दूसरे विभागों में जब होना प्रारम्भ नहीं हुआ था तब से हमारे यहां उसका इस्तेमाल हो रहा है, अस्सी के दशक से हो रहा है। कम्प्युटराइज्ड रिजर्वेशन सिस्टम का फैलाव बहुत हुआ है। हमने देखा है कि जो आरक्षण कराकर रेल से यात्रा करते हैं उनके लिए तो सुविधा मिली, लेकिन जो अनारक्षित डिब्बे में यात्रा करते हैं उनके लिए हमने देखा कि जब गाड़ी पकड़नी होती है तो वे लोग स्टेशन पर आकर लाइन में खड़े होते हैं और टिकट लेते हैं। उनकी समस्या को हल करने के लिए हमने यूटीएस की शुरुआत की है। इसके जरिये तीन दिन पहले अनारक्षित टिकट भी आप कटा सकते हैं। जिस भी स्टेशन से यात्रा शुरू करनी हो तो जरूरी नहीं है कि वहीं से जाकर आप टिकट कटाएं। किसी दूसरे स्टेशन से भी आप गंतव्य तक का टिकट प्र ाप्त कर सकते हैं। उसके लिए भी कम्प्युटरीकृत अनारक्षित टिकटिंग सिस्टम शुरू किया है। दिल्ली से पिछले साल पायलट प्रोजैक्ट चला था, सफल हुआ। उसके बाद हम उसका फैलाव कर रहे हैं और यह पूरे देश में लागू हो जाएगा। गरीब आदमी के लिए ही यह किया जा रहा है। गरीब आदमी की यात्रा को सुगम बनाने के लिए यह किया जा रहा है। लम्बी दूरी की जो गाड़ियां थी उनमें दो डिब्बे साधारण दर्जे के होते थे लेकिन अब हमने तय कर दिया है कि जो भी नयी गाड़ी चलेगी उसमें चार डिब्बे साधारण दर्जे के होंगे। कोई भी गाड़ी अब साधारण दर्जे के चार डिब्बों के बिना नहीं चलेगी। इसके अलावा एसएलआर में जगह रहती है। जो विकलांग लोग हैं उनके लिए अलग से इंतजाम किया जा रहा है। उनके हिसाब से उनको बैठने के लिए जगह. टॉयलेट की सुविधा आदि दी जा रही हैं। इस तरह से आम आदमी के लिए, गरीब आदमी के लिए इसमें ध्यान रखा गया है। शताब्दी गाड़ी जैसी सुविधा आम आदमी को मिल जाए, इसके लिए एक ही बार में, जब 150वां साल रेल का मनाया जा रहा था, उस साल 16 जन-शताब्दियों की शुरूआत हमने की।

18.00 hrs.

कहा जा रहा है कि आम आदमी के लिए क्या किया जा रहा है, मैं बताना चाहता हूं कि आम आदमी के लिए शताब्दी जैसी सुविधायें दी जा रही हैं।'जन साधारण एक्सप्रैस' के नाम से एक प्रयोग शुरु किया जा रहा है। एक ट्रेन चलाई गई है, यह दूसरे दर्जे की ट्रेन है, एक दूसरे से जुड़ी हुई हैं, यह प्रयोग के तौर पर शुरु की गई है, क्योंकि सबसे ज्यादा यात्री यहीं पर होते हैं। यह प्रयोग पटना से दिल्ली के बीच किया गया है। इसमें आरपीएफ की ड्युटी लगाई गई है, इसमें निर्दिट कर्मचारी होंगे, जो एक जगह से दूसरी जगह जाते हैं, अगर यह स्टेबिलाइज हो जाती है, तो हजार किलोमीटर की यात्रा ठीक ढंग से हो सकेगी। आगे भी इस प्रकार की ट्रेन्स पर विचार होगा। इस प्रकार इस साल'सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रैस' की शुरुआत की जा रही है। कोई राज्य यह नहीं कह सकता है कि उस राज्य की उपेक्षा की जा रही है। शुरुआत के तौर पर दक्षिण से इसी 8 फरवरी को'सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रैस' की शुरु हो जाएगी। इस सभी दर्जे की सुविधा होगी, ताकि यात्रा करने में सुविधा हो। इसमें साधारण दर्जे के लोग भी होंगे, स्लीपर क्लास भी होगी, एसी-3टीयर, एसी-2टीयर और एसी-फर्स्टक्लास भी होगी - इसमें सभी प्रकार के इच्छुक यात्रियों के लोगों के लिए गुंजाइश होगी। इसमें एंड-टू-एंड निर्दिट कर्मचारी होगें और जिस राज्य से चलेगी, उसी के नाम से वह'सम्पर्क-क्रान्ति एक्सप्रैस' होगी। राज्य में तो कुछ स्टेशनों पर वह रुकेगी, लेकिन राज्य से बाहर उसका कोई कामर्शियल स्टाप नहीं होगा। ड्राइवर की बदली के लिए तो वह रुकेगी और कई कारणों से आपरेशनल हाल्ट तो देना ही पड़ता है, लेकिन कामर्शियल हाल्ट नहीं होगा। कुछ यात्रियों को परेशानी होती है कि यात्रा करने में समय ज्यादा लगता है और लोग चाहते हैं कि द्रुत गति से सम्पर्क स्थापित हो। आदरणीय प्रधान मंत्रीजी ने हर क्षेत्र में सम्पर्क स्थापित करने के लिए कदम उठाया है। उन्होंने रेलवे में, सड़क में, टेलीकम्युनिकेशन में, आईटी में और अन्य क्षेत्रों में भी विशेा रूप से ध्यान दिया है। उसी प्रकार उन्होंने रेलवे में'सम्पर्क-क्रान्ति एक्सप्रैस' का सूत्रपात किया है और इसी बात को ध्यान में रखकर नाम'सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रैस' दिया है, ताकि अपने-अपने राज्यों से द्रुत सम्पर्क रहे। इस प्रकार हर राज्य को शिकायत करने का कोई अवसर नहीं है। पूर्वोत्तर राज्यों के लिए'पूर्वोत्तर सम्पर्क क्रान्ति' की व्यवस्था की है और उत्तर क्षेत्र के राज्यों के लिए उधमपुर की लाइन जब पूरी हो जाएगी, तो उधमपुर से चलेगी, जो हिमाचल प्रदेश, पंजाब और हरियाणा राज्य के लोगों की जरूरतों को पूरा करेगी। इस प्रकार बाकी सभी राज्यों, कर्नाटक, तमिलनाडु, केरल और आन्ध्र प्रदेश से यह गाड़ी चलेगी। गोवा से भी चलेगी, उत्तरांचल से भी चलेगी, झारखण्ड से भी चलेगी, छत्तीसगढ़ से भी चलेगी। चाहे नए राज्य हों या पुराने राज्य, बड़े राज्य हों या छोटे राज्य - सभी राज्यों से'सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रैस' चलेगी। इस प्रकार की सुविधा हमने देने की कोशिश की है।

माननीय श्री रघुवंश प्रसाद सिंह जी ने स्काई-बस की चर्चा की है। स्काई-बस की टैक्नोलोजी कोंकण रेले ने शुरु की है और प्रधान मंत्री जी ने इसमें ि वशेा दिलचस्पी ली है। यह सुविधा अर्बन ट्रांसपोर्ट में मदद करने के लिए होगी। चूंकि यह विकास कोंकण रेलवे ने किया है, इसलिए इस टैक्नोलौजी के साबित करने के लिए कुछ दूरी तक चलाना होगा। इसके लिए उपाय हो रहा है, ताकि और होल्डर्स इसमें आ जायें। इसी बीच में रेलवे ने कोंकण रेलवे को धन की इजाजत दी है कि वे अपना पैसा लगायें, ताकि बाद में जब यह टैक्नोलौजी प्रूवन हो जाए, तो दुनिया भर से इसमें आमदनी हो सकती है। मुझे विश्वास है, अगर यह टैक्नोलौजी सही साबित होगी, तो कोंकण रेलवे को इससे आमदनी होगी। मैं कहा कहता हूं, इसका नाम स्काई-बस है, लेकिन इसकी आमदनी स्काई-विल-बी-दि-लिमिट होगी। अगर यह टैक्नोलौजी प्रूव हो गई, तो मैट्रो की तरफ लोग नहीं जायेंगे, इसी को अपनाने की कोशिश करेंगे। कई प्रकार की चीजें दुनिया में पहली बार हो रही हैं। हालांकि यह मामला रेलवे से संबंधित नहीं है, लेकिन यह विकास कोंकण रेलवे ने किया है और इसको प्रमोट करने के लिए कोंकण रेलवे को धन खर्च करना होगा।

माननीय सदस्य श्री सुदीप बंद्योपाध्याय जी ने देश के एक मशहूर क्रिकेटर, श्री सौरव गांगुली द्वारा लिखे एक पत्र की चर्चा की है। उन्होंने आज ही रेलवे

पर चर्चा शुरु होने से पहले उनका पत्र दिया है। श्री सौरव गांगुली के पत्र के साथ उन्होंने अपनी अनुशंसा भी लगाई है और वह पत्र मुझे दिया है। मुझे यह बताते हुए खुशी हो रही है कि हमने तत्काल इस बारे में जानकारी प्राप्त की है। इस बारे में श्री सौरव गांगुली जी को भी पत्र भेजेंगे और आपको भी पत्र भेजेंगे। ईस्टर्न रेलवे स्पोर्ट काम्पलैक्स का इस्तेमाल करने की इजाजत दी जाएगी। इस बारे में डिटेल में टर्म्स-एंड-कंडीशन तय करेंगे। स्पोर्ट को बढ़ावा देने में रेलवे मंत्रालय हमेशा से आगे है और इस दिशा में ज्यादा से ज्यादा लोगों की नियुक्ति की जा रही है।

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : Mr. Speaker, Sir, the hon. Minister has already built a Sports Complex in Calcutta. So, I have requested him to allow that complex to be used for the Cricket Academy. It will be an inspiration to the whole sports world.

श्री नीतीश कुमारः मैंने वही कहा कि उनको इजाजत दी जाएगी। मैंने उसे स्वीकार कर लिया और कहा कि आपको पत्र भी चला जाएगा।

THE MINISTER OF PETROLEUM AND NATURAL GAS (SHRI RAM NAIK): Sir, he is smiling now.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : I smile always when I see him.

श्री नीतीश कुमारः मैं रेल सिक्योरिटी को लेकर एक बात कहना चाहता हूं। रेलवे में सिक्योरिटी का मसला चिन्ताजनक है। सब को इस पर ध्यान देने की आवश्यकता है। जब रेलवे में कोई घटना घट जाती है तो लोग आम तौर पर सिक्योरिटी, सेफ्टी सब को मिक्स करके जोड़ देते हैं। सिक्योरिटी क्या है? रेलवे सिक्योरिटी के मामले में क्या कर सरकती है? कॉन्स्टीट्यूशनल प्रॉवीजन्स क्या हैं? इन सब बातों के संबंध में पूरी स्थिति को देखना पड़ेगा। रेलवे सिक्योरिटी की स्थिति को सुधारना बहुत आवश्यक है। इस पूरी स्थिति को देखते हुए एक छोटा सा कदम उठाया गया।

रेलवे सिक्योरटी के लिए जीआरपी होती है - सिक्योरिटी प्रोवाइड करना, लॉ ऐंड ऑर्डर कायम करना, पब्लिक ऑर्डर कायम करना, संविधान के हिसाब से राज्यों को उसका दायित्व दिया गया है। यह मामला सुप्रीम कोर्ट से भी सैटल्ड है। रेल गाड़ी अगर किसी राज्य से गुजरती है, वह यूनियन टैरिटरी नहीं हो जाता। वह राज्य की ही टैरिटरी है। रेल गाड़ी में कुछ होता है, रेल परिसर में कुछ होता है तो इसे देखना, लॉ ऐंड ऑर्डर इनफोर्स कायम करने वाली एजेंसी का काम है लेकिन रेलवे में होता है इसलिए उसका जवाब उसे देना पड़ता है। इसे हम भी देखते हैं। इसके लिए रेलवे जीआरपी का इंतजाम है। राज्य सरकारें गवर्नमैंट रेलवे पुलिस बनाती हैं। देश में यह भी भ्रम होता है कि गवर्नमैंट रेलवे पुलिस, मतलब यह गवर्नमैंट का है, रेलवे का नहीं है, रेलवे के लिए है। वह राज्य सरकारों का है, जीआरपी राज्य पुलिस का एक हिस्सा है जिसे राज्य सरकारें लगाती हैं। उसका जो खर्चा आता है, उसका आधा पैसा रेल मंत्रालय वहन करता है, उसे कई प्रकार की सुविधाएं देता है। स्टेशन पर देता है जो देना आवश्यक है क्यों कि वह रेलवे स्टेशन पर पुलिस का काम देख रहे हैं तो सहूलियत देना आवश्यक है। वे ट्रेन में एस्कॉर्ट करते हैं। सब कुछ होता है लेकिन इसके साथ-साथ यात्रियों की सुरक्षा के लिए और रेल कर्मियों के लिए कुछ दायित्व निर्धारित किए जाएं। गार्ड. टीटी की कुछ ड्यूटी है। वह ड्यूटी तो है लेकिन हीन्यस नेचर के क्राइम हो रहे हैं। एक ि वचित्र प्रकार की स्थिति होती जा रही है जैसे चलती ट्रेन से फेंक देना। यह बहुत वीभत्स हत्याकांड है। ये घटनाएं बढ़ती चली जा रही हैं। यह सब के लिए ध्यान देने का विाय है। इस पर जितनी जल्दी हो, सब को जल्दी काबू पाने की कोशिश करनी चाहिए।

हमारे पास आरपीएफ है। उसकी जवाबदेही रेल सम्पत्ति की हिफाजत की है। सदन में भी इस पर चिन्ता हुई तो एक कमेटी बनायी गई जिस में रेल मंत्रालय, राज्य सरकारों के प्रतिनिधि भी थे। उन्होंने कुछ सुझाव दिए थे। इसके बाद हम लोग एक संशोधन लाए जिस पर दिसम्बर में संसद ने मंजूरी दी। आरपीएफ ऐक्ट और रेलवे एक्ट की अमैंडमैंट के बाद आरपीएफ को भी पैसेजर्स सिक्योरिटी के कामों में लगाया जा सकेगा यानी वे ट्रेन एस्कॉर्टिंग के काम में जा सकेंगे। वे स्टेशन परिसर पर नजर रख सकेंगे। सीधे आदमी को पकड़ सकेंगे। अगर कोई क्राइम कर रहा है तो उसे पकड़ सकेंगे। उस पर एक रिपोर्ट तैयार करके जीआरपी के हवाले कर सकेंगे। विशुद्धता रेलवे से संबंधित कुछ छोटे-मोटे अपराध है जैसे महिला के डिब्बों में पुरुा का घुस जाना, बिना टिकट यात्रा करना, जिन अपराधों का उल्लेख रेलवे एक्ट में है, वैसे रेलवे एक्ट में उल्लिखित सभी अपराधों के लिए नहीं, कुछ अपराधों के लिए आरपीएफ को अभियोजन और अनुसंधान की भी जवाबदेही सौंपी जा रही है। इसके साथ-साथ आरपीएफ को जो अधिकार दिए गए हैं, ये सप्लीमैंट करेगा। यह इसलिए कि माइनर ऑफेंसिज का काम आरपीएफ करेगी तो राज्य सरकारों की जीआरपी सीरियस नेचर के क्राइम्स को कंट्रोल करने में अपनी ज्यादा भूमिका बेहतर ढंग से निभा पाएगी। इसलिए उनके प्रयासों में मदद करने की बात है। सिक्योरिटी के मामले में आरपीएफ जो हमारे पास है उसके माध्यम से हम राज्य सरकारों के जीआरपी के काम में, स्टेट पुलिस के काम में मदद करेंगे। यह सप्लीमैंट करेगा। उनको रीप्लेस नहीं कर सकता।

इसलिये मैं सदन के माध्यम से तमाम राज्य सरकारों और तमाम पौलिटिकल पार्टीज से अपील करूंगा कि जितनी ऐसी घटनायें घट रही हैं, सब की तरफ से इनकी निन्दा होनी चाहिये। आमतौर पर रेलवे में जो कुछ होता है, लोग समझने लग जाते हैं कि इसका मतलब रेलवे से है। सिक्यूरिटी में इंसीडेंट के मामले को एक्सीडेंट से जोड़कर एक चित्र प्रस्तुत कर दिया जाता है जबकि सिक्यूरिटी के मामले में रेलवे खुद विकटिम है। अगर हमारे यात्रियों के साथ इस प्रकार की घटनायें बढ़ने लगेंगी तो रेल में यात्री यात्रा कैसे करेंगे। इसलिये सेफ्टी की जवाबदेही रेलवे पर है और सिक्यूरिटी की जवाबदेही के मामले में हम भरपूर हाथ बंटायेंगे लेकिन जिनकी मुख्य जवाबदेही है, उन सब को मिलाकर इस संबंध में सशक्त अभियान चलाना पड़ेगा। जो इस प्रकार के डिस्टर्ब्ड सेक्शन्स हैं, उन पर तेजी से कार्यवाही करनी होगी। जो घटनायें घटती हैं, उन पर तेजी से नजर रखनी पडेगी। अगर वर्दी वाला आदमी कोई गलती करता है और कुछ ऐसी रिपोर्ट भी आई हैं कि यदि वर्दी वाले ने अपराध किया है तो उस पर और सख्ती से कार्यवाही करनी पड़ेगी ताकि लोगों के मन में भरोसा हो सके। इस प्रकार की घटनायें जितनी जल्दी काबू में आ सकें, उतना हमारे लिये और देश के लिये अच्छा है।

इन्हीं शब्दों के साथ में पुन: माननीय सदस्यों का धन्यवाद करते हुये कहूंगा कि जितने प्रोजैक्ट्स पांच साल में पूरे करने का लक्ष्य है, वे किये जायेंगे। यह कहना कि पहले अमुक प्रोजैक्ट लिया जाये या अमुक बाद में लिया जाये, उन तमाम प्रोजैक्ट्स के लिये हमारे पास पर्याप्त संसाधन हैं। मैं सदन से दरखास्त करूंगा कि वे अंतरिम रेल बजट को मंजूरी दें।

...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: No questions please. A number of cut motions have been moved by hon. Members to the Demands for Grants (Railways) for the year 2004-05. Shall I put all the cut motions to the vote of the House together?

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes.

MR. SPEAKER: I shall now put all the cut motions to the vote of the House.

The cut motions were put and negatived.

MR. SPEAKER: I shall now put the Demands for Grants on Account (Railways) for 2004-05 to vote.

The question is:

> "That the respective sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India, on Account, for or towards defraying the charges during the year ending 31st day of March, 2005, in respect of the head of Demands shown in the second column thereof − Demand Nos. 1 to 16."

The motion was adopted.

MR. SPEAKER: I shall now put the Supplementary Demands for Grants (Railways) for 2003-04 to vote.

The question is:

> "That the Supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2004, in respect of the head of demands entered in the second column thereof − Demand Nos. 14, 15 and 16."

The motion was adopted.

MR. SPEAKER: I shall now put Demand for Excess Grant (Railways) for 2001-02 to vote.

The question is:

> " That the respective excess sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund to make good the excess on the respective grants during the year ended on the 31st day of March, 2002, in respect of the following Demands entered in the second column thereof.
>
> Demand No.15."

The motion was adopted.